

L'ÉVOLUTION
DE LA
LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER
EN ROUMANIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT.
présentée et soutenue le 6 Décembre 1938, à 14 heures

PAR
SERBAN GABRIELESKO

Président : M. ROLLAND, professeur.
Assesseeurs { *MM. MESTRE, professeur.*
 { *LAFFERRIÈRE, professeur.*

PARIS
LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE
3, RUE SOUFFLOT, 3

1938

**L'ÉVOLUTION DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER
EN ROUMANIE**

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses. Ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

L'ÉVOLUTION
DE LA
LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER
EN ROUMANIE

THÈSE POUR LE DOCTORAT
présentée et soutenue le 6 Décembre 1938, à 14 heures

PAR

SERBAN GABRIELESCO

Président : M. ROLLAND, professeur.

Assesseurs { *MM. MESTRE, professeur.*
LAFERRIÈRE, professeur.

PARIS
LIBRAIRIE TECHNIQUE ET ÉCONOMIQUE

3, RUE SOUFFLOT, 3

1938



L'ÉVOLUTION DE LA LÉGISLATION DES CHEMINS DE FER EN ROUMANIE

INTRODUCTION

Nous nous efforcerons dans une première partie d'apprécier la valeur des lois d'administration et d'exploitation des chemins de fer roumains. Nous suivrons l'évolution de l'autonomie administrative et financière des chemins de fer, toutes les fois que cette autonomie leur était accordée.

Les chemins de fer roumains, jusqu'à la veille de la guerre, pour des raisons politiques, économiques et financières, de cette première période de consolidation de l'état roumain, ont gardé une administration d'état.

Le régime d'État donna de très bons résultats et servit comme modèle d'une bonne administration et exploitation du réseau ferré. Citons à cet égard la loi du 19-31 mars 1883, qui a favorisé au plus haut point le développement des chemins de fer roumains. Nous ferons voir l'influence qu'une bonne administration peut avoir sur le

développement des transports. Grâce au rendement de l'exploitation de 1914-1915, annexé à cette étude, dernier document que nous ayons à la veille de la guerre, nous voyons de date en date, se traduire cette amélioration.

Après la guerre, les chemins de fer ont éprouvé de grosses pertes. Par le rattachement de nos anciennes provinces, ce réseau s'est accru de 4.000 kilomètres à 11.000 kilomètres environ.

A la place d'un régime unitaire d'État, nous nous trouvons en présence d'un régime mixte. Au fur et à mesure que nous avons conquis nos territoires annexés, l'administration et l'exploitation des réseaux des chemins de fer, furent mises à la charge de l'État.

De cette façon, nous adoptâmes la politique d'une administration uniforme des nouveaux réseaux.

On a poursuivi dans l'état nouveau des choses la même politique qu'avant la guerre, celle de l'État roumain, propriétaire du réseau des chemins de fer.

Les formalités compliquées et difficiles auxquelles donnait lieu la bureaucratie, qui faisait passer tout sous les yeux du ministre des Travaux publics, le seul responsable de la marche de l'administration devant le Parlement et les habitudes politiques propres à chaque pays, nous ont amené aux créations législatives du 17 juin 1925, 4 février 1927, 3 août et son corollaire 13 août 1927, et enfin du 27 juin 1929. Elles ont essayé de donner une autre forme à l'administration et à l'exploitation des chemins de fer.

Dans un premier stade, à la suite de leur réclamation les C. F. R.¹ obtinrent le vote de la loi du 17 juin 1925, qui n'a de l'autonomie que le nom.

Cette prétendue autonomie, nous allons voir comment elle rencontra toujours le même obstacle, la bureaucratie, qui ne faisait que retarder les mesures prises par les dirigeants des chemins de fer et qui ne donnaient lieu qu'à une correspondance inutile entre les chemins de fer et le Ministère des Communications. Nous allons voir également, comment on n'a pas tenu compte de la disposition de l'article 40 de la loi de 1925. Comment ensuite l'article 42 de la même loi de 1925 a annulé tous les effets de l'interdiction formelle au régime de gratuité, apportés par ladite loi à l'article 41.

Nous verrons enfin comment avec la loi du 4 février 1927, on introduisit l'influence politique — dans l'administration des C. F. R. Entre autres choses, cette influence politique aboutit à la création du sous-secrétariat d'État et à la nomination du sous-secrétaire d'État, à la place du Directeur Général des Chemins de fer. En un mot, nous ferons voir comment on a supprimé par cette loi du 4 février 1927 le principe de la continuité, si nécessaire à la vie d'un service public.

Et ensuite, les obstacles que les chemins de fer roumains ont rencontrés dans les clans électoraux, et les difficultés que ce service public a eu à supporter, jusqu'à ce

1. C. F. R. = les Chemins de Fer Roumains.

qu'il soit arrivé à obtenir son autonomie. Chose réalisée par la loi du 17 juin 1929, la charte de ce grand service public, comme l'appelait M. Leverve, l'ancien expert français auprès de nos chemins de fer.

Et ensuite, nous nous occuperons de l'année 1929 et des effets de la crise sur les chemins de fer. Nous consacrerons à ce chapitre trois sections. Ces trois sections seront consacrées :

— à l'influence de la crise de 1929 sur l'autonomie des chemins de fer ;

— aux intérêts supérieurs de l'État et à l'autonomie des chemins de fer ;

— aux efforts en vue de la réduction des dépenses excessives.

Nous arriverons ensuite à la loi du 28 avril 1933 sur le statut du personnel des chemins de fer, que nous commenterons en quatre sections ; en nous occupant de la nomination des fonctionnaires aux chemins de fer, de leur avancement, de leur mise à la retraite et enfin, de leurs droits et obligations.

Après quoi, dans une deuxième partie, nous passerons à l'étude de la coordination rail-route, en nous occupant aussi bien du Congrès de Bucarest du 12 mai 1938 que de quelques autres problèmes, tels que l'extension du réseau ferré et la construction des voies nouvelles.

PREMIÈRE PARTIE

LE DÉBUT DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ET LEURS LOIS

Dès 1866, lors de son avènement, le Roi Carol I^{er} manifesta ardemment le désir de se rendre à Vienne par chemin de fer roumain.

Ce ne fut que le 26 août 1869, que le Roi put réaliser son désir de se rendre de Bucarest à Giurgiu ¹ et de là continuer son voyage par le Danube jusqu'à Vienne.

Toutefois, la ligne ne fut exploitée, en service public, que le 19 octobre 1869, sous la direction du Français Dubois.

* * *

Nous étudierons la législation des chemins de fer roumains en plusieurs chapitres.

1. Giurgiu, port du Danube, la ligne Bucarest-Giurgiu fut construite par l'Anglais John Truve Barkley.

CHAPITRE PREMIER
LES DÉBUTS DES CHEMINS DE FER ROUMAINS
DE L'ORIGINE A 1929

SECTION I

§ 1. — PREMIÈRE PÉRIODE 1869-1880.

LE RÉGIME DE CONCESSIONS. PÉRIODE DE TATONNEMENTS

A une époque, où l'État roumain en était à ses débuts, au moment de sa formation, étant donné l'absence de techniciens et de ressources financières nationales, il était tout naturel de faire appel aux techniciens et au crédit public de l'étranger.

Ainsi, la construction des chemins de fer fut accordée à différentes sociétés concessionnaires, parmi lesquelles nous mentionnons les compagnies, Strussberg. Offenheim et la « Société des Actionnaires des Chemins de fer roumains ».

Ces concessionnaires se chargeaient de la construction, moyennant une somme que leur versait l'État roumain.

Ces premières expériences ont été assez tristes et coûteuses. Le budget de l'État était soumis à des épreuves assez dures. Pour en donner une idée mentionnons que dans le régime des concessions l'État paya 300.000 lei-or par kilomètre de voie ferrée, tandis que le prix normal n'était

que de 150.000 lei-or. C'est ce que les ingénieurs roumains ont prouvé par la suite, dès qu'ils s'occupèrent de la construction des nouvelles voies ferrées.

§ 2. — DEUXIÈME PÉRIODE (1880-1916)

Ce n'est qu'à partir de 1880 que la construction des voies ferrées fut confiée à des ingénieurs roumains, lorsque le réseau entra dans l'administration de l'État, le 1^{er} avril 1880, après *la loi du 30 janvier 1880*, décidant le rachat des chemins de fer concédés primitivement à la compagnie Strussberg.

Par le règlement d'exploitation du 11 avril 1880, on constitue la « Directiunea Generala Princiara ¹ ».

C'est grâce aux ingénieurs roumains que les chemins de fer ont donné de très bons résultats d'exploitation, jusqu'à la veille de la guerre, enviés par beaucoup d'autres pays de l'Europe. Dans l'époque 1880-1916 les chemins de fer roumains comme administration d'État rivalisaient avec les meilleurs chemins de fer. Durant cette période nous devons enregistrer la *loi du 19-31 mars 1883* « loi pour l'administration et l'exploitation des C. F. R. » Cette loi avait adopté le principe d'une certaine autonomie en ce qui concerne l'administration et l'exploitation du réseau ferré, prêtant aux C. F. R. un caractère commercial avec budget propre soumis à l'approbation du Parlement et au contrôle du ministère des Travaux publics. Le

1. La Direction générale princière des chemins de fer roumains.

Conseil d'Administration, créé en 1883, comprenait cinq membres et fonctionnait comme autorité déléguée, placée sous les ordres du ministre des Travaux publics. Sa tâche était de contrôler, au nom du Ministre, tous les travaux de la Direction Générale des Chemins de fer. L'administration avait le pouvoir de décider souverainement pour toutes dépenses ne dépassant pas 100.000 lei. Or, les décisions de ce conseil ne pouvaient être exécutées qu'avec l'approbation du Ministre, en ce qui concerne toutes dépenses supérieures à ce chiffre. Cette organisation a subsisté jusqu'en 1901. Elle avait une certaine autonomie, comme on le voit, et facilitait le développement rapide de nos chemins de fer.

LES RÉSULTATS DE LA LOI DE 1883. — Le régime adopté a donné de bons résultats, car l'administration des chemins de fer put être menée sans l'influence néfaste des partis politiques, des clans électoraux, étant gouvernée par le corps des ingénieurs roumains dans les meilleures conditions possibles. A la suite de cette loi, l'état du réseau s'améliora au jour le jour. En 1914-1915, il y avait :

3.588 km. de voies ferrées,			
932 locomotives en service (2,60 par 10 km.).			
1.650 voitures de voyageurs, fourgons de bagages et wagons-poste,			
soit 4,60 par 10 km.			
23.736 wagons de marchandises et citernes, soit 66,15 par 10 km.			
Voyageurs km. en milliers . . .	871.457, soit	2.429	par 10 km.
Tonnes de marchandises transportées en milliers	8.129, soit	22,66	—
Tonnes km. de marchandises transportées en milliers . . .	1.314.452, soit	3.663	—
Recettes en milliers lei.	110.950, soit	309,2	—
Dépenses	90.637, soit	252,6	—

Nous disions en nous occupant de la loi de 1883 qu'elle avait accordé une certaine autonomie aux chemins de fer. Toutefois, en raison de la crise agricole et financière, cette autonomie et le Conseil d'Administration furent supprimés par *la loi de 1901* et le réseau ferroviaire roumain passa sous le contrôle du ministère des Travaux publics, et devint ainsi la « Direction Générale des C. F. R. », le budget des chemins de fer étant englobé dans le budget général de l'État. En d'autres termes, dans le système de cette dernière loi, l'administration et l'exploitation des chemins de fer sont confiées à la Direction Générale des C. F. R. qui les exerce au nom, sous l'autorité et sous le contrôle du ministère des Travaux publics.

§ 3. — TROISIÈME PÉRIODE (1916-1921)

SITUATION DES CHEMINS DE FER A LA FIN DE LA GUERRE MONDIALE ET APRÈS CETTE PÉRIODE. — A partir du moment où la Roumanie entra en guerre, en 1916, pendant toute la durée des hostilités, nos chemins de fer furent réquisitionnés. Il ne faut pas s'étonner qu'une guerre comme celle de « 1914 » ait entraîné d'importantes dérogations aux règles suivies en temps de paix. L'exploitation des C. F. R. était toujours assurée par la « Direction Générale des C. F. R. » mais selon les dispositions indiquées par le grand État-major. Durant la guerre, la situation prospère des chemins de fer de l'ancien Royaume se trouva bouleversée.

Pendant plus de deux ans, plus de 2.300 kilomètres de lignes d'Oltenie et de Valachie furent occupées par les

armées ennemies qui, lors de leur retraite, détruisirent les voies, les gares, les ponts et s'emparèrent de presque tout le matériel roulant. Les 1.200 kilomètres de lignes demeurées pendant l'occupation ennemie sous l'administration roumaine en Moldavie, avaient également une situation précaire. On avait accumulé, sur ces lignes, plus de 760 locomotives et de 14.000 wagons qui bloquaient la circulation.

Durant la période de 1918 à 1921, l'exploitation du réseau se faisait difficilement, parce qu'on appliquait dans chaque territoire annexé les règlements des pays auxquels ils appartenaient avant l'annexion ; par exemple, en Transylvanie, ceux de Hongrie ; en Bessarabie, ceux de la Russie ; en Bucovine, les règlements autrichiens. En d'autres termes, à la place d'un régime unitaire, nous nous trouvions en présence d'un régime mixte.

En Bessarabie, à l'insuffisance du réseau s'ajoutait un autre inconvénient : la voie ferrée avait un écartement différent de celui des voies du reste du pays. Les transports nécessitaient donc des transbordements.

On a poursuivi dans ce nouvel état de choses la politique d'avant-guerre, celle de l'État roumain propriétaire du réseau des chemins de fer.

Au fur et à mesure que nous avons conquis ces territoires, l'administration et l'exploitation furent mises à la charge de l'État.

De cette façon, nous nous trouvons à l'heure actuelle, en présence d'un régime unitaire.

Quant à l'amélioration du matériel roulant, elle était rendue difficile par le manque de fonds. En raison de ce manque de fonds, étant donné l'état précaire du matériel roulant et à cause de l'intensification du trafic, on devait avoir recours au système dit « des navettes ». On entendait par là, un système aboutissant à confier aux particuliers le soin de réparer à leurs propres frais le matériel de transport et d'effectuer certains transports sur de petites distances.

Heureusement, le système n'a pas duré longtemps. Malgré tous les efforts réalisés, les C. F. R. ont été déficitaires.

Au lendemain de la guerre, les grandes unités économiques Autriche-Hongrie, Empire Ottoman, ont disparu et les chemins de fer de certaines régions de ces pays furent rattachés aux nouvelles créations étatiques des traités de paix.

Les nouveaux États se sont employés à l'intérieur de leurs frontières, à consolider leur indépendance économique, par le chemin de fer, qui est, comme on le sait, l'armature principale d'un pays.

C'est, surtout à l'heure actuelle, qu'on doit bien se rendre compte de l'importance que représente le réseau ferré pour tous les États, notamment pour ceux issus de la Grande Guerre.

C'est grâce à ce réseau ferré que l'unité peut subsister, entre les différentes parties annexées aux États nouveaux nés de la guerre.

La Roumanie refaite par l'annexion de ses anciens territoires, à la suite de la grande guerre, avait à cette

époque 11.130 kilomètres de voie ferrée contre une longueur de 3.590 kilomètres avant guerre.

À la suite de la guerre mondiale, les longueurs des voies ferrées de l'ancien royaume et des pays annexés se présentaient comme suit :

Ancien royaume.	4.057 km.
Transylvanie	5.324 —
Bukovine	555 —
Bessarabie	1.234 —

À l'heure actuelle, nous sommes arrivés à 11.271 kilomètres de voie ferrée. La place de la Roumanie par rapport aux autres pays, en ce qui concerne la longueur des voies ferrées par 100 kilomètres ressort au tableau ci-dessous :

N° COURANT	PAYS	LONGUEUR des lignes.	SUPERFICIE totale en km².	LONGUEUR des voies par 100 km².
1	Belgique	4.853	30.000	16,2
2	Grande-Bretagne. . . .	30.695	229.000	13,4
3	Allemagne ¹	54.375	470.000	11,6
4	Hollande	3.398	34.000	10,0
5	Tchécoslovaquie	13.506	140.000	9,7
6	France	42.473	551.000	7,7
7	Suisse	3.254	41.000	7,9
8	Hongrie.	7.820	93.000	8,4
9	Danemark.	2.481	3.000	45,8
10	Italie.	16.853	310.000	5,4
11	Pologne	20.514	388.000	5,3
12	Roumanie	11.271	295.000	3,8
13	Yougoslavie	9.375	247.000	3,8
14	Portugal	2.742	90.000	3,0
15	Bulgarie	3.236	103.000	3,1
16	Espagne	11.124	503.000	2,2
17	Suède	7.455	448.000	1,7
18	Finlande	5.505	388.000	1,4
19	Grèce	1.510	130.000	1,2
20	Norvège	3.623	323.000	1,1

1. Notre étude a été faite avant l'accord de Munich du 30 septembre 1938.

En ce qui concerne cette période, nous mentionnons le décret royal n° 41 du 4 janvier 1919 par lequel certaines modifications sont apportées à la loi de 1883, modifiée successivement en 1901 et 1910. Suivant cette modification l'organisation et le contrôle de l'exécution des services continue à être confiés à la Direction Générale des Chemins de fer. L'exécution des différentes dispositions imposées par l'exploitation est assurée par :

- a) Les directions régionales ;
- b) Et par les directions spéciales.

La Direction Générale est composée d'un Directeur général qui conduit toutes les affaires au nom du Ministre et d'un Sous-Directeur général qui remplace le premier dans la limite des pouvoirs qui lui sont accordés par le Directeur général.

La Direction générale se compose des services suivants :

- 1° Service du Personnel et du Secrétariat ;
- 2° Service de la Comptabilité ;
- 3° Service du Contentieux ;
- 4° Service Médical ;
- 5° Service Technique.

Les Directions Régionales se composent d'un Directeur régional chargé de l'exécution des dispositions prises par la Direction générale et d'un Sous-Directeur régional qui remplace le Directeur régional dans la limite des pouvoirs établis par la Direction générale.

Par modification de l'article 17 de la loi de 1883 les attributions de ces organes sont fixées comme suit :

La Direction générale est autorisée à approuver :

a) Toute dépense prévue dans le budget qui ne dépasse pas la somme de 50.000 lei.

b) L'ouverture de crédits extraordinaires jusqu'à la somme de 10.000 lei pour l'apurement des exercices clos.

c) La modification des tarifs et autorisations de réfections dans les conditions identiques aux autorisations accordées par le ministère des Travaux publics, pendant la même année, etc...

Citons également le décret-loi 1712 du 22-4-1920 par lequel on créait la Caisse d'Assistance du personnel des chemins de fer, dans le but d'aider les fonctionnaires et les ouvriers en leur procurant des habitations hygiéniques et confortables. Et par décret royal n° 1950 du 26-4-1923, on met en application le règlement pris en exécution de la loi, pour la création de la Caisse d'Assistance pour le personnel des chemins de fer. D'après ce règlement tout fonctionnaire ou agent des chemins de fer ne participe à la Caisse générale des pensions que s'il paye une cotisation mensuelle de 5 p. 100 de son salaire pour la constitution d'un fonds dit de retraites. Relevons ensuite le décret royal n° 1204 de 1925 aux termes duquel la Caisse d'Assistance sociale du personnel des C. F. R. créera et entretiendra des habitations hygiéniques pourvues de tout le confort nécessaire. Il sera construit des quartiers entiers isolés de semblables habitations qui seront réparties entre les employés des C. F. R.

§ 4. — QUATRIÈME PÉRIODE (1921-1927)

En 1921 un fait important s'est produit : la création du ministère des Communications. L'administration des chemins de fer passe sous le contrôle et les ordres de ce ministère. Trois ans après, en 1924 la Direction générale propose l'autonomie du chemin de fer. Le projet laissait la direction de l'exploitation à des hommes éprouvés. Il prévoyait une certaine autonomie loin d'être suffisante, certes, mais qui débarrassait l'administration de certaines influences politiques nuisibles à son fonctionnement. Hélas, le projet a subi tant de modifications de la part du ministère des Communications, que la prétendue autonomie accordée par la loi d'organisation et d'exploitation des C. F. R. n'a eu de l'autonomie que le nom. Le projet après les modifications apportées par le ministère fut promulgué et mis en application peu à peu jusqu'au 1^{er} janvier 1926. Nous allons donc voir maintenant les dispositions de la loi du 17 juin 1925.

Loi du 17 juin 1925. — Cette loi a modifié la loi organique d'exploitation des chemins de fer roumains de 1883. Elle accorde une certaine autonomie à l'administration des C. F. R.

Aux termes de cette loi, l'administration des chemins de fer constitue une personne juridique soumise à l'autorité et au contrôle du ministère des Communications.

ARTICLE PREMIER. — L'État Roumain exploite les

chemins de fer (sa propriété) ainsi que les chemins de fer privés passés en son exploitation par l'intermédiaire de l'*administration des C. F. R. personne juridique soumise à l'autorité et au contrôle du ministère des Communications.*

Les dispositions de la loi du 17 juin 1925 prévoyaient à la tête de l'administration :

A. *Un Conseil d'administration* composé de neuf membres parmi lesquels se trouvaient :

3 ingénieurs.

1 juriconsulte.

1 financier.

1 industriel.

1 commerçant.

1 agriculteur.

Et le délégué du ministère de la Guerre.

Les membres dudit Conseil ne pouvaient être fonctionnaires, ni membres du Parlement. Ce Conseil d'administration avait des pouvoirs financiers limités (art. 6). Cette disposition annihila tous les bons effets qu'on poursuivait par la création de ce Conseil d'administration. Elle eut une influence néfaste sur l'exploitation, elle laissait subsister la bureaucratie, la correspondance, entre la direction des C. F. R. et le ministère. Les gros engagements du budget étaient réservés au ministère et au Conseil des Ministres.

B. Deux membres du Conseil d'administration et le Directeur général formaient le *Comité de Direction* qui avait la charge de préparer les travaux qui seraient

soumis au Conseil et pouvait résoudre les questions urgentes d'ordre administratif et technique (art. 5).

C. *Le Directeur général* était le « référent¹ » du Conseil ayant voix consultative. Il assurait aux termes de l'article 12 la Direction générale. Il était placé à la tête de cette Direction générale et était assisté de deux Sous-Directeurs généraux. Le Directeur général était nommé par le ministre des Communications et d'après l'avis du Conseil d'administration. Il représentait personnellement ou par des délégués, l'administration, dans ses différents rapports avec les tiers. Les articles 13 et 14 prévoyaient les attributions détaillées du Directeur général, comme suit :

Approbation en matière financière jusqu'à 200.000 lei pour les marchés passés à l'amiable et jusqu'à 1.000.000 lei² pour les marchés conclus par adjudication, etc... et enfin l'article 15 prévoyait la division des chemins de fer roumains en directions d'exploitation laissant au Conseil d'administration la charge d'en fixer le nombre³.

La loi du 17 juin 1925 prévoyait encore que les tarifs seraient fixés de telle manière que les recettes devraient couvrir les dépenses d'exploitation, du renouvellement du matériel et de toutes les installations (art. 40).

La loi établissait un fonds de roulement, de renouvelle-

1. Le référent correspond, en France, au rapporteur.

2. 200.000 lei au cours officiel du mois de septembre 1938 valent dans les 50.000 francs français.

3. Ce nombre fut porté par le règlement d'application de la loi à 14.

ment et ensuite un fonds pour les primes d'encouragement au personnel (art. 48).

Le budget des chemins de fer était séparé de celui de l'État. L'article 43 disait :

Tous les revenus et dépenses annuelles de l'administration, ainsi que les sommes nécessaires pour le paiement des intérêts et l'amortissement des dettes des C. F. R. doivent figurer dans leur budget.

Le budget des chemins de fer sera approuvé par le Parlement. Dans le budget général de l'État ne seront inscrites que les sommes représentant le revenu net des chemins de fer et elles seront versées à la Trésorerie de l'État, durant l'année, par échelons mensuels. De ces principes il n'a pas été tenu compte et le ministre des Finances établissait les tarifs comme bon lui semblait en motivant ses décisions par le fait que c'est toujours le ministre des Finances qui supporte les déficits.

D'après l'article 41, des réductions tarifaires ne devaient être accordées que sur la base et dans les limites des sommes prévues dans les budgets respectifs des autorités qui ont des transports à faire et dans la limite des facilités de transport accordées par des conventions spéciales.

Toutefois, par dérogation à l'article 41, l'article 42 prévoyait, à titre exceptionnel, des transports gratuits ou à tarif réduit. Mais ces transports devaient être faits sur la proposition du Conseil d'administration, avec l'approbation du Conseil des Ministres.

Cet article 42 a fait couler beaucoup d'encre. Il a annihilé tous les effets de l'interdiction formelle au régime des gratuités¹, apportés par l'article 41.

On comprend aisément, comment le ministre des Communications pouvait exercer son influence sur le Conseil d'administration, pour faire accorder des tarifs réduits ou gratuits et pourquoi la loi de 1925 n'a pas réussi à mettre un terme au régime des gratuités, qui constituait une des causes du déficit budgétaire, du chemin de fer d'après-guerre.

L'article 16 du règlement pour l'exécution de la loi de 1925 (*Journal Officiel* du 30 mars 1926) nous donne la liste des directions centrales dont sera composée la Direction générale².

La loi de 1925 organise également auprès de la Direction générale des chemins de fer trois inspecteurs généraux de contrôle. Leur nombre a été augmenté par la création des inspecteurs régionaux de contrôle prévus par la loi du 4 février 1927³.

1. Ce fameux régime des gratuités du C. F. R. d'après-guerre qui faisait dire à un Député à la Chambre que sur 30 personnes qui voyageaient dans la même voiture que lui, il n'y en avait que 2 qui payaient leur billet en entier.

2. Direction du mouvement. Direction de la traction, de l'entretien des voies, commerciale, des ateliers et du matériel roulant, de l'économat, des ponts et travaux nouveaux, des conduites de pétrole, de la comptabilité, du secrétariat et du personnel, du contentieux, et enfin direction médicale.

3. Les attributions de ces inspecteurs de contrôle ont trait aux enquêtes ordonnées par le Directeur général dans le système de la loi du 17 juin 1925, et par le Sous-Secrétaire d'État, dans la loi du 4 février 1927.

Pour apprécier les effets de la loi de 1925, nous donnons comme nous l'avons fait pour celle de 1883, un tableau de l'activité des C. F. R. pendant les années 1925-1926.

	1925	1926
Longueur des lignes exploitées . . .	11.001 km.	11.009 km.
Nombre de locomotives en service. .	2.191	2.249
Nombre de voitures à voyageurs . .	2.227	2.632
Nombre de voitures à bagages . . .	637	582
Nombre de wagons poste	274	231
Nombre de wagons de marchandises.	17.130	17.221
Nombre de citernes.	5.668	7.170
Nombre de trains de voyageurs. . .	365.755	384.246
Nombre de voyageurs transportés. .	50.726.971	45.969.737

§ 5. — CINQUIÈME PÉRIODE (1927-1929)

L'influence des clans électoraux.

Avec la loi du 4 février 1927 apparaît un Sous-Secrétaire d'État. Cette loi introduisait à la place de l'autonomie, la dictature politique. Cette dictature n'eut qu'une vie très courte jusqu'au 13 août 1927. Cependant, ses dispositions méritent d'être mentionnées.

On a supprimé le Directeur général et on l'a donc remplacé par un Sous-Secrétaire d'État, auquel on donna la conduite supérieure et le contrôle de l'administration des chemins de fer. On lui a donné également comme organe pour l'aider à remplir sa tâche :

- a) Le Conseil d'administration ;
- b) Le Comité de direction.

Les « référents » du Conseil étaient les Directeurs supé-

rieurs, chacun d'eux ayant dans ses attributions les questions intéressant la bonne marche des services, dont ils étaient les représentants ¹ (art. 13 de la loi).

Le Sous-secrétaire d'État des chemins de fer veille à ce que l'organisation et l'exploitation donnent le maximum de rendement. Il approuve directement toute dépense pour les marchés passés à l'amiable, ne dépassant 1.000.000 de lei ² et 5.000.000 lei pour les adjudications publiques. Il approuve des transactions jusqu'à 200.000 lei, son ministre exerçant le contrôle de l'administration.

Toutefois, c'est le ministre des Communications qui est en rapports directs avec le Parlement, et qui soutient devant celui-ci :

Les lois concernant les chemins de fer.

Le budget des chemins de fer.

Il présente au Roi tous les décrets concernant le service public qu'il représente. En un mot, c'est lui qui assure l'administration et l'exploitation des chemins de fer.

Au sein du Conseil ne figure plus le délégué du ministère de la Guerre. On introduit deux députés et deux sénateurs, désignés chacun par l'Assemblée dont ils font partie. Le mandat de membre du « Conseil 1927 » était incompatible avec n'importe quelle autre fonction administrative. Les délégués du ministère de la Guerre, le chef de l'État-Major, le Président des Chambres d'agriculture,

1. La loi du 4 février 1927 organise les directions centrales en cinq directions supérieures.

2. Au cours actuel, 1.000.000 de lei vaut 250.000 francs français.

le Président de l'Union des Chambres de commerce, les Directeurs généraux des ministères, pouvaient être convoqués aux séances du Conseil d'administration, seulement avec voix consultative.

Le Comité de direction de la loi du 4 février 1927 était formé par les cinq Directeurs supérieurs, ayant à leur tête leur Sous-Secrétaire d'État. Ce Comité ne donnait que son avis écrit, du point de vue technique, sur toutes les questions soumises à son examen.

Par l'introduction de ce système du Sous-secrétariat d'État on introduisit les influences politiques dans l'administration des C. F. R., ce qui aboutissait en effet, à l'annihilation de toute tendance d'autonomie.

Le Conseil d'administration fut réduit au rôle de donneur d'avis, parce qu'aucun de ses membres n'osait s'opposer aux suggestions du Sous-Secrétaire d'État, qui était le Président de droit dudit Conseil et qui pouvait le révoquer sur la base d'un simple rapport.

Avec la loi du 4 février 1927, création politique du gouvernement au pouvoir, on introduisit la dictature dans l'administration des chemins de fer, comme nous l'avons vu plus haut. Contre les dires du Sous-Secrétaire d'État, mis à la tête du Conseil d'administration, personne ne pouvait plus rien dire, car il risquait d'être renvoyé sur la base d'un simple rapport de celui-ci.

Par cette forme d'administration, *le principe de la continuité* dans la conduite de l'entreprise disparut. La chose est facile à comprendre. Les programmes faits par

le Sous-Secrétaire d'État, membre du Gouvernement au pouvoir, ne pouvaient plus convenir à son successeur. Par conséquent, toutes les fois qu'il y aurait eu un changement de Gouvernement, on aurait assisté à un changement dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer.

La loi du 13 août 1927. — La loi dont nous venons de nous occuper n'est restée en vigueur que pendant cinq mois. La loi du 3 août 1927, abrogeait la loi du 4 février 1927 et par conséquent faisait disparaître le Sous-Secrétaire d'État. La loi pour l'organisation et l'exploitation des chemins de fer du 13 août 1927 remet en vigueur, avec certaines modifications de moindre importance, la loi du 17 juin 1925.

L'administration des chemins de fer devient une *personne juridique placée sous l'autorité et le contrôle du ministère des Communications*, gardant le Conseil d'administration et le Comité de direction de la loi de 1925.

SECTION II

La loi du 27 juin 1929.

Nous avons vu plus haut les tentatives faites pour soustraire les chemins de fer aux influences politiques.

C'est dans le manque de souplesse de la loi sur la comptabilité publique d'une part, et dans les influences chan-

geantes de la politique d'autre part, que nous voyons les raisons d'être de la loi de 1929.

La loi d'autonomie des C. F. R. du 27 juin 1929 constitue la grande charte de ce grand service public. Cette loi représente la première application et la plus importante de la « Loi pour l'organisation et l'administration à base commerciale des entreprises et des biens publics », promulguée le 16 mars 1929.

Il importe, dans cette matière, de ne pas perdre de vue que le « programme de stabilisation monétaire et du développement économique ¹ » a posé comme règle essentielle la réorganisation des chemins de fer, sur la *base d'une autonomie administrative et financière élargie*². Afin, d'assurer la *continuité* dans l'administration et l'exploitation des chemins de fer, suivant les règles commerciales à l'abri des influences changeantes de la politique ³.

D'après les termes de la loi du 27 juin 1929 l'exploitation des chemins de fer de l'État est confiée à une régie publique dénommée *Régie autonome des chemins de fer*. Elle est

1. Ce programme de stabilisation fut adopté par le Gouvernement roumain à l'occasion de la conclusion de son emprunt à l'étranger en 1929.

2. Et nous verrons dans une autre partie de cette étude les premières suites de ce programme de stabilisation.

3. Le principe d'autonomie inscrit dans le programme de stabilisation de 1929 n'a pas toujours été respecté dans la pratique. Dans son rapport de mai 1932 sur les finances publiques de la Roumanie, M. Charles Rist disait que les interventions de l'État dans l'Administration des chemins de fer ont eu souvent pour effet de leur imposer des charges ou de les priver de recettes contribuant ainsi à augmenter le déséquilibre de leur budget.

exempte de tout impôt envers l'État, les départements et les communes.

L'intention du législateur de 1929 a été de créer une régie autonome des chemins de fer, personne juridique à laquelle on accorde l'autonomie administrative, technique et financière afin d'administrer et exploiter nos chemins de fer, selon des principes commerciaux, industriels et techniques, admis dans les entreprises particulières ayant toujours en vue les intérêts supérieurs de l'État et de l'Économie nationale.

*Organisation administrative des chemins de fer
prévue par ladite loi.*

La nouvelle *organisation autonome* des chemins de fer comprend quatre organes :

- 1^o Le Conseil d'administration ;
- 2^o Le Comité de direction ;
- 3^o Une Direction générale ;
- 4^o Un Commissaire du Gouvernement.

I. LE CONSEIL D'ADMINISTRATION comprend onze membres prévus à l'article 6 de la loi ¹ :

1. Article 6 : par dérogation à la loi sur l'organisation et l'administration sur des bases commerciales des entreprises et des biens publics, le Conseil d'Administration sera composé du Directeur général et de dix membres, comme il suit : a) Un ingénieur ayant au moins dans le corps technique le grade d'ingénieur en chef, délégué par le ministère des Communications et qui aurait détenu au moins la fonction de Directeur dans l'Administration des chemins de fer. b) Un juriconsulte. c) Deux spécialistes dans les questions financières et économiques. d) Trois ingénieurs spécialistes, le premier dans le combustible, l'autre

- 4 ingénieurs ;
- 1 juriconsulte ;
- 2 spécialistes économique et financier ;
- 3 représentants du Commerce, de l'Industrie et de l'Agriculture.

Et le Directeur général des chemins de fer.

Pour écarter l'influence politique on a maintenu l'incompatibilité entre la qualité de membre dudit Conseil et le mandat de membre du Parlement.

Au premier abord ce « Conseil » dans l'intention du législateur devait être l'émanation des intérêts économiques généraux du pays. Ce Conseil a reçu des pouvoirs assez larges afin de bien pourvoir à sa tâche. Quoi qu'il en soit, sont réservés à l'approbation du ministère des Communications et du Conseil des Ministres :

- Les directives générales de la politique des transports.
- Les questions qui ont trait au trajet du réseau et à la construction des lignes nouvelles.
- L'établissement des tarifs.
- La conclusion des différentes conventions avec les autres administrations.

en mécanique et enfin le troisième en chimie industrielle. *e*) Un représentant de l'agriculture désigné par le ministère de l'Agriculture choisi sur une liste de trois noms fournis par l'Union des Chambres de l'Industrie et du Commerce. *f*) Un représentant de l'Industrie désigné par le ministère de l'Industrie, choisi sur une liste de trois noms fournis par l'Union des Chambres de l'Industrie et du Commerce. *g*) Un représentant du Commerce désigné par le ministère de l'Industrie et choisi sur une liste de trois noms fournis par l'Union des Chambres de l'Industrie et du Commerce.

— L'examen du budget avant d'être soumis au Parlement.

— L'approbation du statut du personnel et des règlements d'ordre public concernant les chemins de fer.

Toutes les autres questions concernant l'administration, l'exploitation et l'exécution du budget sont de la compétence du Conseil d'administration, lequel représente à la fois et les *intérêts économiques généraux du pays*, par la présence en son sein des représentants des Chambres de commerce, et la compétence par la présence des techniciens et juristes.

Le Conseil d'administration qui doit se réunir au moins une fois par quinzaine a dans ses attributions ¹ :

— L'approbation du budget; celui-ci est ensuite présenté au ministre des Communications qui fait approuver par la Chambre des Députés les chiffres globaux des recettes et des dépenses.

— La présentation au Ministre des projets de tarifs et coordination de transports, etc...

Le rapporteur de la loi, auquel nous avons emprunté la plupart de l'exposé ci-dessus disait notamment dans son rapport « de cette manière nous avons donné au Conseil d'administration des C. F. R. l'indépendance, la compétence et la continuité nécessaires à la conduite d'une entreprise aussi vaste que celle des chemins de fer. Les attributions du Conseil ne dépassent pas de beaucoup celles du

1. Art. 9 de la loi du 27 juin 1929.

Conseil de la loi du 17 juin 1925. Le Professeur Slavescio ¹ croit à l'efficacité de l'institution du « Conseil 1929 ». Les décisions du Conseil, dans la majeure partie des cas, ont l'approbation du Parlement et du Conseil des Ministres, notamment du ministre des Communications.

On y ajoute une seule exception :

Le Conseil d'administration a le droit d'approuver toute dépense dans les limites des chiffres globaux inscrits au budget et faire selon les besoins de l'exploitation, les virements nécessaires pour assurer la bonne marche de l'administration.

2. LE COMITÉ DE DIRECTION. — Pour prendre les décisions nécessitées par les travaux urgents, le législateur 1929 a créé le Comité de direction.

COMPOSITION : Deux membres délégués par le Conseil d'administration et le Directeur général des chemins de fer.

Le Conseil d'administration délègue à ce Comité de direction une partie de ses pouvoirs en vertu de l'article 15 de la loi ².

L'initiative de toute question portée devant le Comité

1. *Cursul de transporturi*, Bucarest, 1930.

2. Art. 15. En vue de résoudre les questions urgentes, le Conseil d'Administration délègue une partie de ses attributions à un Comité de Direction, composé de deux membres du Conseil, dont un au moins doit être prévu sous les lettres *a* et *d* de l'article 6 et le Directeur général.

de direction appartient au Directeur général des chemins de fer.

La loi de 1929 a accordé également l'autonomie, en ce qui concerne l'organisation financière. Le Conseil d'administration choisi dans son sein un *Comité financier*, composé par le Directeur général et deux membres. Aucune somme ne peut être payée sans le visa de ce Comité (art. 16).

Selon le programme « de la stabilisation monétaire et le développement économique » de la loi monétaire, les revenus de chemins de fer doivent couvrir les dépenses de l'exploitation, sans avoir recours à aucune subvention du budget général du pays.

Une des causes du déficit budgétaire des C. F. R., sur laquelle on ne saurait assez insister, avant la « loi monétaire » fut le régime des gratuités pratiqué aux chemins de fer dans les années qui suivirent la guerre.

Pour faire disparaître cet inconvénient, la loi de 1929 applique le principe suivant lequel tout transport effectué par la régie autonome des chemins de fer doit être payé selon les tarifs en vigueur. De toute manière, les facilités éventuelles de transport et les modalités de paiement ne peuvent être accordées, que selon les conventions spéciales et en aucune façon le prix du transport ne pourra être inférieur à son coût, y compris les dépenses générales.

CONTROLE. — Tandis que l'exercice du contrôle général de l'exploitation des chemins de fer appartient au minis-

rière des Communications (c'est le ministre lui-même qui a le dernier mot en la matière), le contrôle détaillé demeure à la charge du Directeur général de la Régie autonome des chemins de fer.

3. LE DIRECTEUR GÉNÉRAL. — Il est placé à la tête de la Direction générale des chemins de fer, étant aidé par deux Sous-Directeurs généraux. Le Directeur général est nommé par décret royal sur la proposition du ministre des Communications qui doit prendre aussi l'avis du Conseil d'administration.

Il peut être engagé aussi par contrat, par le Conseil d'administration qui est tenu d'avoir l'approbation du ministre des Communications (art. 17).

En ce qui concerne la disposition de cet article 17 qui a trait à la possibilité d'engagement par contrat du Directeur général, nous croyons que le système se prête à certaines observations.

Le Directeur général d'une entreprise si importante que celle de nos chemins de fer doit assurer la *continuité et la régularité* du service à la tête duquel il se trouve placé. Or, cette continuité et régularité sont de l'essence même du service public.

L'acte par lequel un fonctionnaire assure la continuité du service, est un acte d'investissement dans la fonction publique, et *pas le moins du monde un contrat*. Donc, pas de possibilité d'engagement par contrat.

A la faveur de ma thèse plaident aussi les déclarations

faites à la Chambre des Députés par M. Hoissesco, rapporteur de la loi, qui disait le 28 mai 1929, notamment ceci :

« A cause des charges qui lui incombent, le Directeur général doit avoir la stabilité nécessaire pour pouvoir s'imprégner de l'*esprit de continuité*, dans l'exécution de sa tâche. »

Or, l'inamovibilité et l'esprit de continuité sont de l'essence de l'investiture en la fonction publique. Or, il n'y a pas d'acte d'investiture en la fonction publique, par contrat.

M. Rolland, professeur à la Faculté de Droit de Paris et notre Président, nous dit dans son précis sous le n° 97, notamment ceci :

« En d'autres termes, la situation d'un agent est fixée d'après les règles établies pour le poste qu'il occupe. »

Nous y ajoutons : si ce poste demande des choses qui sont de l'essence du service public, comme la continuité et la régularité — il va de soi — qu'il ne peut être question que d'un service public.

Il s'ensuit, que celui qui occupe un service public est un fonctionnaire public et l'acte par lequel on nomme un fonctionnaire public ne peut être que l'acte de l'investiture de la fonction, et pas le moins du monde un contrat.

Donc, nous estimons qu'il ne peut y avoir de contrat, là où il est question d'une nomination à une fonction publique.

Nous disions au commencement de l'étude de la loi de 1929 que la nouvelle organisation autonome des chemins de fer, comprenait quatre organes. Nous venons de parler

de trois de ces organes : le conseil d'administration, le Comité de direction et le Directeur général. La création du quatrième organe constitue une innovation. Elle est réalisée dans les articles 20 et 21.

4° UN COMMISSAIRE nommé par le Gouvernement surveille tous les actes de l'administration de la régie autonome des chemins de fer.

Ce qui est intéressant, c'est que ce Commissaire du Gouvernement peut demander la suspension de l'exécution de toute décision qui lui semblerait être en contradiction avec la loi, le règlement en application de la loi, la politique économique générale, ou les intérêts généraux de l'État (art. 22). Après cette suspension d'une quelconque décision se trouvant dans les conditions ci-dessus énumérées, se déroule une procédure intéressante à mentionner. Le Commissaire doit communiquer sa décision au Ministre. Si le Ministre ne prend aucune décision dans les quinze jours suivants, la décision s'applique.

Toutefois, il se peut qu'on arrive à un arrangement entre la Régie autonome des C. F. R. et le Ministère.

Mais, si ces quinze jours passés, on n'arrive pas à un arrangement, entre la Régie autonome des C. F. R. et le ministre des Communications, chacune des parties peut porter le litige devant un tribunal arbitral, fait adhoc, par le premier Président de la Cour de cassation et composé de quatre membres, dont deux nommés par le ministre des Communications et deux autres par la Régie autonome des C. F. R.

Situation et activité des C. F. R. durant les années 1929 à 1936.

	1929		1930		1931		1932	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Longueur des lignes exploitées.	41.130	»	41.130	»	41.224	»	41.206	»
Nombre de locomotives en service	2.186	0,20	2.171	0,20	2.334	0,21	2.364	0,21
Nombre des automobiles en service	49	0,002	20	0,002	17	0,002	24	0,002
Nombre des voitures à voyageurs, fourgons à bagages et wagons-poste.	3.561	0,32	3.361	0,30	2.878	0,26	3.530	0,32
Nombre du personnel	140.946	9,97	95.838	8,61	88.350	7,87	86.032	7,67
Trains-Km. (en mill.)	56.708	5,1	52.830	4,7	52.161	4,6	49.834	4,4
Tonnes brutes (Km.)	17.908.986	1.609	16.722.626	1.502	15.861.695	1.414	15.694.228	1.400
Voyageurs (en milliers).	38.786	3,5	35.936	3,2	31.551	2,8	25.976	2,3
Voyageurs (Km.)	3.046.911	275,1	2.916.869	263,3	2.629.862	235,7	2.203.739	197,8
Tonnes de marchandises (en milliers).	23.020	2,1	23.242	2,1	20.972	1,9	20.934	1,9
Tonnes-Km. (en milliers).	4.618.854	415,0	4.647.630	417,4	4.387.094	391,1	4.382.380	390,8
Recettes (en milliers lei).	12.375.670	4.111	12.150.552	4.091	10.157.459	905	8.836.489	788
Dépenses (en milliers lei)	14.076.335	4.265	12.718.602	4.142	11.165.833	995	8.465.693	755

Situation et activité des C. F. R. durant les années 1929 à 1936.

	1933		1934		1935		1936	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Longueur des lignes exploitées.	44.206	»	44.213	»	44.194	»	44.244	»
Nombre de locomotives en service	2.273	0,20	2.445	0,19	2.011	0,18	1.987	0,18
Nombre des automobiles en service . .	18	0,02	31	0,03	83	0,07	137	0,12
Nombre des voitures à voyageurs, fourgons à bagages et wagons-postes.	2.805	0,25	3.245	0,29	3.580	0,32	3.481	0,31
Nombre du personnel .	83.840	7,48	82.418	7,35	82.122	7,34	82.179	7,31
Trains-Km. (en mill.) .	48.854	4,4	53.305	4,8	57.895	5,2	63.188	5,6
Tonnes brutes (Km.) .	16.094.649	1.436	18.128.570	1.617	19.323.084	1.726	20.761.556	1.854
Voyageurs (en milliers).	27.065	2,4	30.500	2,7	35.208	3,1	39.845	3,5
Voyageurs (Km.) . . .	2.297.409	206,3	2.525.494	226,7	2.859.543	255,9	3.471.710	280,5
Tonnes de marchandises (en milliers) . .	20.759	1,9	23.551	2,1	24.558	2,2	25.710	2,3
Tonnes-Km. (en milliers).	4.498.091	401,4	5.042.950	449,7	5.276.882	471,4	4.499.383	490,3
Recettes (en milliers let)	8.682.515	775	9.078.575	810	9.070.851	810	10.095.265	900
Dépenses (en milliers let).	7.828.199	699	8.635.661	772	9.005.201	804	9.602.602	856

Le Tribunal statue à la majorité absolue et sans droit d'appel. Aucune forme procédurale n'est prévue, mais la décision prise doit être motivée.

Pour apprécier la valeur de la loi de 1929, nous joignons le tableau ci-dessus relatif à la situation et à l'activité des chemins de fer durant la période 1929-1936.

Nous aurons à nous reporter fréquemment à ce tableau. Les variations de ce tableau trouveront leurs explications dans les pages suivantes.

CHAPITRE II

L'ANNÉE 1929 ET LES EFFETS DE LA CRISE SUR LES C. F. R.

L'année 1929 est très importante pour notre étude. Ceci à deux points de vue.

1^o Elle a vu reconnaître aux chemins de fer une autonomie à peu près complète.

2^o Elle marque le début de la crise économique. (Ceci par la loi de 1929 que nous venons d'expliquer en détail.)

Dans ce chapitre qui comprendra trois sections, nous allons nous occuper :

Dans une première section, de l'influence de la crise de 1929 sur l'autonomie des chemins de fer.

Dans une deuxième section, des intérêts supérieurs de l'État et de l'autonomie des chemins de fer. Nous nous efforcerons de présenter la solution du problème.

Dans une troisième section, nous montrerons comment les chemins de fer ont réduit les dépenses excessives.

SECTION I

L'influence de la crise de 1929 sur l'autonomie de C. F. R.

La crise économique et financière qui sévit dans le monde depuis 1929, fut caractérisée chez nous au premier abord,

par la chute des prix des matières premières et des produits agricoles, et ensuite comme corollaire de ces chutes — par l'appauvrissement de la population.

Dans les tableaux ci-dessous, on voit la baisse des prix des produits essentiels de la Roumanie : les céréales et le pétrole :

Tableau n° 1.

PRIX DES CÉRÉALES sur le marché intérieur.	ANNÉES				
	1928	1929	1930	1931	1932
Froment (moyenne de l'année) .	8.330	7.500	4.690	2.520	3.520
Maïs (moyenne de l'année) . . .	7.340	5.910	2.850	2.120	1.880

Tableau n° 2.

PRIX DES PRODUITS PÉTROLIFÈRES à l'exportation.	ANNÉES			
	1929	1930	1931	1932
Lampant	2.590	1.840	1.090	1.120
Essence légère.	6.820	6.080	2.770	2.740
Mazout.	1.040	750	610	520

On voit dans le tableau n° 1 l'effondrement des prix pour le froment de 8.330 lei (le coût moyen du wagon de l'année en 1928) à 3.520 lei en 1932. Pour le maïs de 7.340 lei à 1.880.

Et pour les produits pétrolifères dans le tableau n° 2, des variations des prix de 2.590 lei à 1.120 ; de 6.620 à 2.740 et de 1.040 à 520 lei.

D'après l'examen de ces deux tableaux, on voit donc l'effondrement des prix des produits agricoles et du pétrole.

La conséquence forcée de la crise économique en Roumanie a été :

Le fléchissement des transports et plus encore celui des

recettes. Ce fléchissement, apparaît clairement dans les tableaux ci-dessous. Voyons tout d'abord les variations du nombre des voyageurs transportés.

ANNÉES	1929		1930		1931		1932	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Voyageurs transportés (en milliers)	38.786	3,5	35.920	3,2	31.551	2,8	25.976	2,3

Et ensuite l'évolution des recettes :

ANNÉES	1929		1930	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 9 km.
Recettes du trafic et diverses subventions de l'État en milliers lei.	12.375.670	1.111	12.150.552	1.091

ANNÉES	1931		1932	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Recettes du trafic et diverses subventions de l'État en milliers lei.	10.157.459	905	8.836.489	788

La baisse des recettes des voyageurs s'explique chez nous par :

1° Les nombreuses demandes de réduction des tarifs de transports qui n'ont pas été compensées par un accroissement correspondant du nombre des voyageurs ;

2° La concurrence grandissante de l'automobile ;

3° L'appauvrissement de la population. Nous avons vu, au début de cette section, que la crise économique de 1929 fut caractérisée chez nous par la chute des prix des matières

premières et des produits agricoles. C'est ce qui a conduit à l'appauvrissement de la population.

C'est toujours, cédant aux nombreuses demandes de réduction, pour parer aux effets de la crise, que les chemins de fer ont surtout accordé en 1931¹ de nombreuses réductions intérieures et plus encore à l'exportation. Si dans la période 1928-32, on vient de constater la diminution du nombre des voyageurs transportés comme suite de la crise, le trafic voyageur marque un relèvement tous les ans, à partir de 1933.

ANNÉES	1933		1934		1935		1936	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Voyageurs transportés (en milliers)	27.065	2,4	30.500	2,7	35.208	3,1	39.845	3,5

Quant aux recettes, nous constatons la même évolution, hausse des recettes à partir de 1933.

ANNÉES	1933		1934	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Recettes en milliers lei	8.682.515	775	9.078.575	810

1. Un certain nombre de ces réductions tarifaires ont été évidemment dictées, estime M. Leverage, l'ancien expert français auprès des C. F. R., par le désir de combattre la concurrence automobile ; mais il semble que la solution à cette concurrence devrait plutôt être recherchée dans une *réglementation des transports par routes qui leur imposeraient des charges analogues à celles des chemins de fer* ; et non pas dans une baisse massive des tarifs qui aboutit inévitablement à causer un nouveau trou dans les recettes des C. F. R. A la faveur de cette opinion plaide aussi l'observation de M. l'ingénieur Miclesco qui faisait voir dans une conférence que les transports sur les chemins de fer sont grevés par toute une liste d'impôts fiscaux, communaux, pour la route, pour l'aviation, etc..., taxes que le transport par automobiles n'a pas à supporter.

ANNÉES	1935		1936	
	Total.	Par 1 km.	Total.	Par 1 km.
Recettes en milliers lei	9.070.851	810	10.095.265	900

Toutefois, cette hausse constatée dans le produit des recettes ne fait pas disparaître pour autant le déficit des chemins de fer. Ceci pour plusieurs raisons.

1^o Les nombreuses demandes des tarifs réduits, mentionnées à plusieurs reprises.

2^o Le fait que la Régie autonome des chemins de fer a été amenée, pour encourager les productions nationales, à faire appel à elles pour les matières premières (le charbon, etc.), nécessaires à son exploitation.

SECTION II

Les intérêts supérieurs de l'État et l'autonomie des C. F. R. La solution du problème.

Malgré les prévisions expresses de la loi de 1929, les chemins de fer ont continué à faire des transports gratuits ou au-dessous du prix de revient.

En dehors de ces charges, la Régie autonome subventionne la Caisse des Retraites de l'État, la Caisse du Travail C. F. R. (Cassa Muncii) ¹ et soutient la production indigène comme nous l'avons expliqué sous le n^o 2 ci-dessus.

C'est ainsi qu'il a été jugé nécessaire l'emploi par les chemins de fer du charbon au lieu du mazout, qui, à un mo-

1. Assistance aux ouvriers.

ment donné, fut moins cher que le charbon. Il a été jugé nécessaire de réserver aux mines l'important débouché que constitue pour elles les chemins de fer.

Si les chemins de fer dans un pays donné peuvent être des entreprises productives, à un moment donné, c'est une question bien débattue.

Donc, quoique autonome les chemins de fer ne peuvent pass'occuper seulement de leurs propres intérêts, ils doivent également obéir aux intérêts supérieurs du pays.

C'est ainsi que nous avons assisté aux pressions faites sur les chemins de fer, pour parer aux effets de la crise (le régime des gratuités).

En pareilles circonstances où « l'économique » entre en conflit avec « le commercial » comme disaient quelques-uns, l'autonomie des chemins de fer est gravement entamée. A cet égard, l'ingénieur Miclesco distingue deux groupes de problèmes ¹ :

Un groupe de problèmes ayant un caractère local, administratif, pour lequel la plus large autonomie ne serait guère exagérée et dont devrait s'occuper un comité composé des dirigeants de l'institution des chemins de fer, comité qui devrait être complètement autonome.

Un second groupe de problèmes qui dépassent de beaucoup la sphère de l'autonomie, étant étroitement liés à la politique générale du pays et à ses intérêts supérieurs, — qui devraient être à la charge d'un organisme central.

1. *Conférence tenue au Cercle des économistes à Bucarest, le 25 mars 1935.*

SECTION III

Efforts en vue de la réduction
des dépenses excessives.

Dans cette dernière section, occupons-nous de la résorption des dépenses excessives que nous avons fait ressortir dans la section précédente.

Réduction du personnel et des dépenses de combustible.

Un des buts essentiels du « programme de stabilisation » était le rétablissement de l'équilibre budgétaire des chemins de fer. Or, ce rétablissement de l'équilibre budgétaire impliquait une compression des dépenses. Normalement, les dépenses de personnel constituent la plus grande partie des frais d'une administration des chemins de fer.

Depuis 1928, on s'est efforcé de réaliser une réduction substantielle de dépenses de personnel. Ceci ressort du tableau ci-dessous :

NATURE DE LA DÉPENSE	1928	1929	1930	1931
—	—	—	—	—
Salaires et indemnités diverses du personnel en activité. .	6.084	5.365	5.878	5.592

Les résultats apparaissant à la lecture du tableau sont dus à la diminution de l'effectif, ramené de 114.784 agents en 1928, à 88.350 au 1^{er} janvier 1932. L'effectif du personnel est tombé de 10,34 agents en 1928, à 7,67 en 1932. Le ta-

bleau ci-dessous nous fait voir cette variation de l'effectif du personnel chez nous et ailleurs :

L'EFFECTIF DU PERSONNEL par kilomètre exploité.	ANNÉES	
	1928	1932
Roumanie.	10,34	7,68
Hongrie.		7,41
France		7,48
Yougoslavie.		8,15
Italie.		9,05
Pologne.		9,37

Les économies réalisées sur les dépenses du personnel tiennent à deux causes :

- La diminution de l'effectif,
- L'abaissement du taux des traitements.

Même, à ceux qui sont restés, on demanda des sacrifices. A partir du 1^{er} janvier 1931, une réduction de salaires de tous les fonctionnaires publics, fut prescrite par une décision du ministre des Finances. Selon cette « courbe de sacrifices », les réductions variaient selon le montant des traitements, de 10 p. 100 à 23 p. 100.

Une autre réduction uniforme de 15 p. 100 est entrée en vigueur le 1^{er} janvier 1932. Et ensuite, le Conseil des Ministres décida une nouvelle réduction à partir du 1^{er} janvier 1933, de 10 p. 100 à Bucarest et Iassy et de 12 p. 100 ailleurs. En fait, en ce qui concerne les fonctionnaires des C. F. R., une somme égale au montant de la nouvelle réduction, leur a été rendue, sous le nom de « prime générale mensuelle ».

En ce qui concerne les dépenses de combustible, la dépense totale était tombée de 2.433,1 millions en 1928, à

1.369,5 millions en 1931 et elle a encore fléchi à 1.210 millions en 1932.

ANNÉES	LA DÉPENSE TOTALE pour le combustible.
1928.	2.433,1 millions.
1931.	1.369,5 —
1932.	1.210 —

Ce qui représente une diminution de près de 50 p. 100 en cinq ans.

Ce résultat remarquable est dû à une meilleure utilisation du combustible, au développement de la consommation du mazout et enfin à la réduction du prix du charbon, accompagnée, grâce aux efforts des mines, d'une notable amélioration de sa qualité.

Toutefois, le trafic des marchandises de nos chemins de fer, fut en incessante augmentation, même durant cette période de crise¹ due exclusivement à l'industrie du pétrole.

1. Contrairement, d'ailleurs, à ce qui s'est passé, dans tous les autres pays de l'Europe.

CHAPITRE III

LA LOI DU 28 AVRIL 1933

La loi du 29 avril 1933 sur « le Statut du Personnel de C. F. R. » Cette loi, règle, comme on le voit bien d'après son titre, le statut du personnel. Pour aborder son étude, nous nous occuperons :

- De la nomination des fonctionnaires ;
- De leur avancement ;
- De leur mise à la retraite ;
- De leurs droits et obligations.

SECTION I

Le personnel et sa nomination.

Aux termes de l'article 2 de ladite loi, le personnel des C. F. R. comprend :

- a)* Les fonctionnaires¹;
- b)* Les agents²;
- c)* Les artisans ;
- d)* Les ouvriers,

1. Ont la qualité de fonctionnaires publics. (L'article 4 du règlement pris en exécution de la loi.)

2. *Id.*

et ensuite on y ajoute que le personnel peut être :

- a) Définitif ;
- b) Stagiaire ;
- c) Temporaire.

Ce personnel, tel qu'il est prévu à l'article 2 de la loi du 28 avril 1923, est réparti en quatre groupes, suivant les études faites.

D'après les dispositions du règlement en exécution de la loi publiée dans le *Journal Officiel* n° 228 du 4 octobre 1933, il existe ces quatre groupes :

- Le groupe 1 : diplômés universitaires ;
- Le groupe 2 : baccalauréat ;
- Le groupe 3 : cours secondaire ;
- Le groupe 4 : cours primaire.

L'article 3 du règlement, pris en exécution de la loi, précise ce qu'on entend par chaque groupe, par exemple, les diplômés universitaires sont : les diplômés des écoles polytechniques du pays (de Bucarest et Timisoara) et de l'étranger, dont les diplômes sont reconnus dans notre pays.

Pour être admis aux chemins de fer, le postulant doit remplir certaines conditions, notamment les suivantes :

- Être citoyen roumain ;
- Avoir vingt et un ans accomplis et pas plus de quarante ¹ ;

1. Toutefois, les médecins et les avocats peuvent être admis avec l'avis du conseil d'administration des chemins de fer et l'approbation du ministère des Travaux publics, même s'ils dépassent l'âge de quarante ans.

— Avoir satisfait à la loi du recrutement militaire et jouir de la plénitude de ses droits civils et politiques.

Toute nomination ne peut être faite que sur la base d'un examen d'admission ¹.

Les nominations sont faites pour les groupes 1 et 2 par arrêté ministériel, avec l'avis de la Direction générale, ou du Conseil d'administration.

Pour le groupe 3, par le Directeur général.

Pour le groupe 4, par les Directeurs de services.

Par décret royal, on ne nomme que le Directeur général (art. 10).

SECTION II

L'avancement.

La loi prévoit l'avancement du personnel ² :

Au choix — pour le passage d'une catégorie à l'autre. Ces avancements ne peuvent être faits que de la première classe d'une catégorie donnée à la dernière classe de la catégorie immédiatement supérieure. Toutefois sont exceptés ceux qui font partie des catégories III et IV et qui

1. Sont exempts de tout examen les diplômés avec mention des écoles polytechniques du pays.

2. Le personnel des chemins de fer est réparti en 14 catégories, comprenant chacune trois classes, comme le montre, par exemple, le tableau ci-dessous :

Catégorie V ; classe III.

Catégorie V ; classe II ;

Catégorie V ; classe I.

Catégorie IV ; classe III, etc.

peuvent être promus de n'importe quelle classe de ces deux catégories (III et IV) dans n'importe quelle classe de la catégorie II. La même exception est prévue pour le passage de ceux qui font partie de n'importe quelle catégorie de la classe V — à n'importe quelle classe de la catégorie IV, et enfin, la même chose pour le passage de la catégorie IV à la catégorie XIII, mais cette fois-ci avec certains examens.

A l'ancienneté. — L'avancement dans ce cas se fait sur la base de tableaux annuels pour le passage d'une classe à l'autre de la même catégorie.

Le stage, dans chaque classe varie d'un an à deux. Le personnel nommé dans la catégorie X pourrait être avancé à la troisième classe de la catégorie IX, peu importe la classe qu'il occupait dans son ancienne catégorie.

Ces avancements seront faits par décrets royaux pour les fonctionnaires des catégories I à III.

— Par arrêté ministériel pour les catégories IV à VII.

— Par la décision du Directeur général pour les fonctionnaires des catégories VIII à IX incluses.

— Et pour les autres catégories par la décision des Directeurs respectifs (art. 36).

SECTION III

La mise à la retraite.

La loi fixe la limite d'âge pour la mise à la retraite à soixante ans. Le personnel peut démissionner n'importe

quand, mais il ne peut quitter le service que trente jours, après la remise de sa démission ; que celle-ci soit approuvée ou non (art. 54).

La mise à la retraite d'office est prononcée :

— Obligatoirement à l'âge de soixante ans accomplis.

L'agent est conservé exceptionnellement jusqu'à l'âge de soixante trois ans, si les intérêts du service l'exigent. Cela avec l'approbation du Conseil d'administration (art. 159 du règlement d'application de la loi).

— Facultativement, pour les catégories VII à XIV du tableau des fonctions, à l'âge de cinquante sept ans accomplis (art. 159 du règlement d'application de la loi).

La mise à la retraite peut être prononcée à la suite d'une demande de l'intéressé, sur la base de la loi générale des pensions ; et sur la base du statut de la Caisse de secours de la « Cassa Muncii » pour le personnel participant à la Caisse générale des pensions, qui constitue le cadre permanent, dit des fonctionnaires, avec traitement mensuel fixe.

SECTION IV

Droits et obligations des fonctionnaires des chemins de fer.

Les droits des fonctionnaires et agents des chemins de fer sont précisés à l'article 22 de la loi. Il y est dit :

ARTICLE 22. — En plus de son traitement, le personnel reçoit les indemnités suivantes :

- a) Indemnité de loyer ;
- b) Indemnité pour changement de résidence ;
- c) Indemnité de déplacement ;
- d) Indemnités spéciales ;
- e) Récompenses ;
- f) Secours aux enterrements.

L'indemnité de loyer est accordée à tous ceux à qui l'administration ne peut offrir de logement. Le quantum de ce loyer est de 10 p. 100 pour les célibataires ; 12 p. 100 pour les mariés sans enfants et 15 p. 100 pour les mariés avec enfants. Ces pourcentages sont calculées sur le salaire brut.

— L'indemnité pour changement de résidence est égale au salaire brut d'un mois.

— L'indemnité spéciale peut être accordée au personnel qui exécute son service dans des endroits peu propices.

— Les récompenses ne peuvent être accordées qu'au personnel qui apporte des services exceptionnels à l'administration.

— Le secours d'enterrements est accordé à la famille des membres du personnel participant à la Caisse des Retraites et est égal au salaire brut et accessoire de trois mois. Il est égal au salaire brut et accessoire d'un mois, au cas où la veuve serait morte ou l'enfant.

Ces dispositions s'appliquent au personnel participant à la *Caisse Générale des Retraites*, qui constitue le cadre permanent dit des fonctionnaires avec traitement mensuel fixe.

Le chapitre IV de la loi de 1933, comprend également

des dispositions qui touchent le personnel participant à la *Caisse de secours du personnel des chemins de fer*. Il y est dit, notamment, à l'article 30 :

— « Le personnel participant à la caisse de secours du personnel des chemins de fer recevra le secours d'enterrements prévu dans la loi et le règlement d'application de ladite caisse. »

A part ces deux catégories, on distingue, en ce qui concerne les salaires du personnel des chemins de fer, encore une catégorie :

— C'est celle des ouvriers participant à la *Caisse de secours du personnel des chemins de fer*, payés soit aux pièces, sur la base du travail effectué, soit à l'heure.

En ce qui concerne les congés des fonctionnaires et agents de chemins de fer, on distingue :

- 1^o Le congé de repos ;
- 2^o Le congé pour cause de maladie ;
- 3^o Le congé d'intérêts ;
- 4^o Le congé d'office.

1^o Il est dit à l'article 33 que pour les fonctionnaires et agents qui ont droit au repos, on doit tenir compte de leur ancienneté dans le service, comme il suit :

a) Les définitifs qui ont plus de dix ans de service ont droit à un congé de trente jours par an.

b) Ceux qui ont moins de dix ans, vingt jours par an.

c) Les stagiaires ayant un an au minimum de service, ont droit à dix jours de congé par an.

2^o Le congé pour cause de maladie. Si le congé ne dépasse

pas les six mois, le personnel a droit à son entier traitement. Si le congé dépasse les six mois, jusqu'à un an, il recevra 50 p. 100 de son traitement.

Pour plus d'un an, il n'y a pas de congé pour cause de maladie.

3° Le congé d'intérêts est accordé aux fonctionnaires et agents jusqu'à quinze jours maximum par an.

4° Le congé d'office est accordé aux fonctionnaires délégués pour remplir une fonction ou délégation temporaire, ainsi qu'à ceux élus par la nation, qui ont obtenu un mandat de député ou de sénateur.

L'article 15 prévoit que le personnel doit remplir ses fonctions avec foi, honnêteté, conscience et justice et défendre les intérêts de l'administration et de l'État.

Le temps normal de travail aux chemins de fer est :

a) Pour le personnel de bureau, *quarante-deux heures par semaine* ;

b) Pour le personnel de l'extérieur, le nombre d'heures de travail est fixé au maximum à deux cent quarante heures par mois ;

c) Pour le personnel qui fait partie des services extérieurs chargés de l'expédition des trains, sur les voies secondaires, le nombre d'heures de travail peut aller jusqu'à trois cent soixante heures par mois.

Dans les *cas d'augmentation de travail*, comme dans les cas urgents extraordinaires, le personnel est tenu d'un travail de plus longue durée s'il y a lieu. Il a droit à une

rémunération supplémentaire, pour ce travail qui dépasse le nombre d'heures de travail prévu par ladite loi.

L'article 20 précise que personne ne peut occuper, en même temps, une autre fonction. Toutefois, sont exceptées les personnes prévues par la loi du cumul.

Les avocats et les médecins des chemins de fer peuvent prêter leurs services professionnels et peuvent aussi participer à la conduite ou au contrôle de n'importe quelle autre administration ou institution particulière, qui n'a aucun rapport d'affaire avec les chemins de fer.

La sanction contre ceux qui enfreignent ces dispositions est l'envoi devant la commission de discipline.

DEUXIÈME PARTIE

LES PROBLÈMES NOUVEAUX

Dans le chapitre premier de cette deuxième partie, nous traiterons de la coordination rail-route et du Congrès de Bucarest du 12 mai 1938.

Dans le chapitre II, nous ferons une étude rapide de quelques autres problèmes, en nous occupant dans une première section, du rapport de la Roumanie avec ses voisins, au point de vue chemins de fer, et dans une deuxième section, de l'extension du réseau, de la construction des voies nouvelles.

CHAPITRE PREMIER

COORDINATION DES MOYENS DE TRANSPORTS

A. *L'aspect du problème.* — L'usage de l'automobile s'est développé d'une façon déconcertante et inattendue, surtout dans ces dernières années ; tandis qu'avant la guerre la progression ne s'était produite que suivant un rythme assez lent.

En présence de l'accroissement rapide du nombre de véhicules à propulsion mécanique, certains n'hésitent pas à prévoir la disparition prochaine et définitive du rail, et à demander la démolition des voies ferrées et leur remplacement par des pistes bétonnées, en citant l'exemple des États-Unis.

A notre avis, en faveur de la thèse que nous soutenons, nous prenons comme nos adversaires, l'exemple des États-Unis et aussi celui de la Belgique. A densité égale, les États-Unis ont une superficie 300 fois supérieure à celle de la Belgique. Par rapport à sa superficie, la grande république aurait dû avoir 2.400 millions d'habitants au lieu de 125 millions. On peut s'imaginer ce que seraient les embarras de la circulation sur les chaussées américaines.

Dès à présent à Paris, à certaines heures, les gens pressés abandonnent voitures ou taxis pour prendre le métro. Nous nous demandons combien de temps nous pouvons

épargner, si nous nous rendons par métro de la Madeleine à la République, au lieu de nous y rendre par automobile, aux heures de trafic intense.

B. *La position du problème.* — Chez nous en Roumanie, nos chemins de fer ont des concurrents sérieux. Ils se trouvent, en effet, aux prises avec la navigation sur le Danube,¹ avec les conduites de pétrole qui servent pour le transport du pétrole et de ses dérivés² (ces conduites peuvent effectuer le transport du pétrole à des conditions moins onéreuses que le chemin de fer). Et ils se trouvent également aux prises avec des services automobiles de transport en commun.

Nous nous occuperons, dans une première section, de la concurrence que l'automobile fait au chemin de fer ; dans une deuxième section, des conduites de pétrole ; dans une troisième, du Congrès de Bucarest du 12 mai 1938 ; nous jetterons ensuite un coup d'œil sur l'étranger.

C. *La solution du problème.* — C'est faire, à notre avis, du problème de la coordination des moyens de transports, *un problème d'Etat*³, ayant toujours en vue l'intérêt généra

1. Toutefois, nous ne nous occuperons pas de la navigation sur le Danube.

2. En Roumanie, comme dans tous les pays pétroliers, on a songé à acheminer le pétrole et ses dérivés par des conduites souterraines, là où la route est accidentée, et à la surface, là où le terrain ne présente pas d'obstacle. Toutefois, nous allons voir plus loin, quelle solution on a donnée au problème.

3. C'est ce que nous affirme M. Miclasco dans sa réponse à une communication faite par le ministre des Communications.

C'est à cet intérêt général, en effet, que doit rester *le dernier mot*. D'ailleurs, c'est ce que nous constatons un peu partout, en France et en Allemagne, pour ne citer que ces deux pays, et ce que l'on peut appeler la tendance à la nationalisation des chemins de fer.

SECTION I

Concurrence de l'automobile et du chemin de fer.

En général, les hauts tarifs des transports par rail ont incité à étendre l'usage de l'automobile.

En ce qui concerne notre pays, cette différence de tarif, entre le rail et la route, tenait à ce que sur les chemins de fer pesait une fiscalité excessive, à laquelle échappe l'automobile.

C'est là que la concurrence de l'automobile se fait donc jour. L'activité de ces deux moyens de transport, l'automobile et le chemin de fer, doit être coordonnée ¹.

§ 1. — LES AUTOMOTRICES

A. *Ce qui a été fait chez nous.* — Les lignes secondaires qui, en 1914 et 1915, ne représentaient que 14 p. 100

1. Nous retenons comme une bonne application de ce qui devait être, le règlement français d'administration publique du 25 février 1935, en exécution du décret-loi du 19 avril 1934, relatif à la coordination des transports ferroviaires et routiers, où il est dit que les comités de coordination devaient veiller, en outre, pour éviter la concurrence, à ce que les tarifs routiers soient supérieurs aux tarifs ferroviaires (art. 19).

(537 kilomètres) du total des lignes, représentent maintenant, d'après les dates que nous avons de l'année dernière, 67 p. 100 (7.522 kilomètres du total des lignes, de 11.213 kilomètres). C'est parce que de 7.200 kilomètres que s'est accru notre réseau ferré, après guerre, les voies secondaires représentaient 6.000 kilomètres.

L'introduction des automotrices pour le trafic des voyageurs sur *ces voies secondaires*, a totalement changé la situation financière. La longueur des lignes parcourues par des automotrices, égale à 522, 7 kilomètres en 1934, atteint 2.667 kilomètres au 31 décembre 1935, après un an, ce qui fait que toutes les lignes secondaires importantes sont, à l'heure actuelle, desservies par les automotrices. En ce qui concerne le parcours des automotrices, par rapport au parcours total, il représente, d'une année à l'autre (de 1934 à 1935) une augmentation de 2,4 p. 100 à 6,5 p. 100.

Ce moyen de communication a contribué à l'augmentation du trafic des voyageurs, comme on le voit bien dans le tableau ci-après :

ANNÉES	AUTOMOTRICES km ⁴ .	AUGMENTATION par rapport à l'année précédente.
1934	1.300.000	
1935	3.800.000	196 p. 100
1936	8.919.000	232 —

Donc, durant l'année 1935, le total du parcours des automotrices a atteint une augmentation de 196 p. 100.

1. Nous entendons, par automotrices-kilomètres le nombre de kilomètres parcourus dans une année, par les automotrices.

Il a été de 3.800.000 automotrices-kilomètres, contre 1.300.000 kilomètres automotrices pour l'année précédente. Pour l'année 1936, nous avons une augmentation plus forte encore, c'est-à-dire de 232 p. 100 par rapport à l'année 1935. Le nombre des automotrices-kilomètres effectué durant cette année s'élevant à 8.919.000.

§ 2. — LES AUTOBUS

A. *Le « détour » des voies secondaires déficitaires.* — Depuis l'apparition de l'automobile, les chemins de fer perdent d'autant plus de transports que les voies secondaires manquent de correspondance suffisante, faisant des détours que l'automobile peut éviter.

En ce qui concerne la concurrence que l'automobile fait au chemin de fer, en tant que les voies secondaires font des détours et sont déficitaires, il n'y a pas de possibilité de remplacer chez nous les voies secondaires déficitaires, tout au moins pour le moment, par l'automobile. Cela tient à des raisons d'ordre économique et militaire propres à notre pays.

B. *Les taxes fiscales.* — Tandis que *les transports par chemin de fer* supportent des charges fiscales excessives, comme la taxe communale, la taxe pour les routes, la taxe pour l'aviation, etc...; *les transports par automobile* en sont exempts ou ont des possibilités de les éviter, en se présentant comme des transports privés (à leur propre compte¹).

1. C'est ce que remarque M. Miclesco, quand il critique la loi sur les

C'est sous couleur de transport privé (à leur propre compte) que certains font des transports publics (transports de marchandises appartenant à d'autres personnes que les propriétaires des camions).

Il s'ensuit, que dans ce cas, à n'en point douter, il y a fraude ; car les transports privés ne supportent pas les taxes que supportent les transports publics ¹.

C. *Le système tarifaire de nos chemins de fer.* — Depuis l'apparition de l'automobile, les chemins de fer perdent d'autant plus de transports de valeur et de petit volume, que ces transports se prêtent mieux à être faits par automobile.

Les tarifs des chemins de fer tiennent compte de la valeur de la marchandise, de telle façon que, plus une marchandise a de valeur, plus son coût de transport est

« transports publics » et la « loi sur les routes ». Il dit notamment, que la loi sur les « transports publics » prévoit des taxes plus élevées pour ceux qui font des transports sur la route nationale, que ne prévoit la « loi sur les routes » qui exige de petites taxes pour ceux qui font transporter leurs propres marchandises. De sorte que chacun cherche à obtenir les petites taxes invoquant le transport de leurs propres marchandises. Et nous y ajoutons, pour nous rendre compte de ce qui s'est passé ailleurs, les révélations de M. André Sayous, sur l'Angleterre, dans son article de février 1930, dans la *Revue Economique Internationale*.

1. Nous apprenons par une conférence de M. Guinand, Directeur général de la S. N. C. F., tenue au centre polytechnicien, le 4 mai 1938, que les mêmes faits se produisent aussi en France, où des camions privés transportant certaines marchandises à des acheteurs éloignés, ramènent au retour des marchandises obtenues par appel au public. Nous apprenons par la suite qu'en France, un décret récent a édicté des mesures de contrôle pour essayer de mettre fin à ces pratiques qui lèsent d'ailleurs, non seulement les chemins de fer, mais les transporteurs, quels qu'ils soient, en règle avec les prescriptions légales et réglementaires.

élevé, quoiqu'elle occupe moins de place. Pour cette raison, cette sorte de marchandises est transportée de préférence par automobile.

Pour tenir compte de ces différents éléments du problème, voici ce qu'il a été fait :

Les chemins de fer, en vertu de la loi du 21 juin 1934¹, ont conclu avec le ministère des Travaux publics les conventions de 1934 et 1936. Aux termes de ces accords, les chemins de fer obtinrent l'exploitation exclusive de 161 trajets, soit une longueur totale de 11.310 kilomètres de la voie publique.

Les résultats de ces deux conventions se présentent comme suit :

Activité des services des autobus des chemins de fer durant les années 1935-1936.

ÉLÉMENTS ANNÉES	VOYAGEURS		TOTAL	MARCHAN- DISES	TOTAL Voyag. et march.
	1935	1936		1935	1936
Nombre des tracés . .	6	25	»	1	26
Longueur des tracés (km.)	464	1.625	»	60	1.685
Nombre des autobus. .	36	87	»	11	98
Parcours en kilomètres.	707.756	2.005.052	2.712.808	30.422	2.035.474
Voyageurs ou tonnes transportés.	234.409	754.635	989.044	1.121	
Voyageurs ou tonnes (km.)	11.329.834	30.561.798	41.891.632	67.260	
Recettes.	15.705.016	43.421.824	59.126.840	503.461	43.925.285

1. Aux termes de l'accord, le ministère des Travaux publics fut autorisé à concéder sans adjudication publique, pour un délai de vingt ans, à la Régie autonome des chemins de fer, l'exploitation exclusive de la voirie publique, des voyageurs, bagages et marchandises, sur certaines routes qui seront établies par convention spéciale conclue entre ledit ministère et la Régie Autonome des Chemins de fer.

D'après les dates que nous possédons jusqu'au mois de septembre 1937, la Régie Autonome des Chemins de fer possédait 144 autobus, 21 camions qui sont exploités sur 25 trajets, d'une longueur totale de 1.685 kilomètres.

L'exploitation proprement dite des transports réguliers par autobus n'a commencé que le 1^{er} juillet 1935.

Du 1^{er} juillet 1935 au 31 décembre 1936, les autobus ont parcouru 2.712.808 kilomètres et ont transporté 989.044 voyageurs.

Au 1^{er} janvier 1937, les autobus des chemins de fer parcouraient 10.780 kilomètres par jour, soit une moyenne générale d'exploitation de 125,5 kilomètres par jour.

Dans le cadre actuel du développement de l'exploitation des autobus, on encaisse 1.140.000 de lei par semaine, soit 200.000 lei environ par jour, ce qui correspond à une somme totale annuelle de 73.000.000 de lei.

Pour les dépenses courantes de l'exploitation, on doit ajouter une redevance qui est versée au ministère des Travaux publics, qui varie entre 2,10 lei auto-kilomètre, et 2,5 lei auto-kilomètre. En moyenne, on a versé 2,24 lei auto-kilomètre.

L'amortissement du matériel roulant est calculé à 2 lei par kilomètre.

En ajoutant ces dépenses à celles courantes de l'exploitation, le coût d'exploitation revient à 17,45 lei auto-kilomètre. Les recettes ont été en moyenne de 21,70 lei par auto-kilomètre.

Par conséquent, la situation actuelle des transports de

voyageurs par les autobus des chemins de fer, accuse un excédent de recettes sur les dépenses de 4,25 lei par auto-kilomètre.

§ 3. — CE QUI RESTE A FAIRE¹

A. Coordination pour les transports des marchandises. — En ce qui concerne les marchandises, nous estimons que la coordination doit s'accompagner de la création de groupements professionnels, comme on a vu à l'heure actuelle en France, et de l'homologation de tarifs de transports ne faisant pas concurrence à ceux du chemin de fer. L'entrée dans ces groupements, ne serait pas obligatoire, mais les transporteurs qui n'en feraient pas partie, seraient frappés de taxes importantes.

Il est fort probable, que certains protesteront contre l'homologation des tarifs dont nous venons de dire un mot plus haut.

Ils y verront une atteinte à l'intérêt public, etc..., comme le remarque à juste titre M. Guinand.

Tous ceux qui voient là une atteinte à l'intérêt public posent le problème de cette façon :

Si, en effet, certains transporteurs peuvent offrir des prix inférieurs à ceux du chemin de fer, pourquoi les empêcher de le faire ? Le chemin de fer n'a qu'à abaisser ses tarifs et le public y trouvera son compte.

1. Nous nous inspirons pour ces suggestions de l'exemple de la France, qui vient dernièrement de remanier son système de coordination, dans le sens que nous estimons être le meilleur.

Raisonnement bien étroit, nous dit M. Guinand, il ne fait état ni des ruines que peut entraîner la guerre des tarifs, ni des tentatives qu'elle pourrait faire naître pour étudier l'application des lois sur les charges spéciales du chemin de fer.

Quoi qu'il en soit, les dirigeants des services publics ont estimé qu'il convenait de supprimer ces dispositions ; reposant sur les justes observations de M. Guinand, estimant que la parité des prix est d'ordre public. C'est dans ce sens qu'on a apporté les modifications essentielles au décret du 25 février 1938 ¹.

Toutefois, en ce qui nous concerne, nous estimons qu'on ne peut mettre un terme à la guerre des tarifs qu'avec l'intervention de l'Etat.

C'est ici que l'État doit intervenir et faire du problème des transports *un problème d'Etat*. Nous ne saurons assez insister sur ce point. C'est ce que des techniciens tellement connus, comme M. Guinand, préconisent, en nous disant notamment ceci :

« Il faut que la guerre des tarifs, qui ne peut engendrer
« que des pertes, soit remplacée par l'entente paritaire,
« entente réalisée sous le contrôle de la puissance publique,
« en l'espèce le ministre des Travaux publics, et assortie de
« sanctions ², etc... »

B. *Rôle des automotrices*. — A l'heure actuelle, chez nous,

1. N° 353 de l'extrait du *Journal Officiel* de la République Française comprenant le rapport adressé au Président de la République.

2. Il y a, en outre, chez nous, des concessions faites à des particuliers.

par la mise en circulation des automotrices, on a essayé d'obtenir un moyen de transport ferroviaire qui satisfasse les besoins du trafic local.

Ces automotrices prennent en même temps des voyageurs revenus au chemin de fer, par suite de la création d'un service omnibus propre. De cette façon, les autobus circulant sur les routes parallèles aux lignes de chemins de fer desservies par des autorails, n'effectuent actuellement que les transports des voyageurs qui sont obligés d'utiliser la route. Les autres voyageurs qui utilisaient antérieurement les autobus des entreprises concédées, sont revenus pour la plus grande partie au chemin de fer.

Il a été constaté que dans certaines régions, l'augmentation des recettes des chemins de fer, à la suite de l'extension des services d'automotrices et omnibus, est de l'ordre de 38 p. 100.

SECTION II

Les conduites de pétrole.

Nous ne nous occuperons pas de l'aspect technique, de l'établissement des conduites de pétrole auprès de nos chemins de fer. Nous ne jetterons qu'un coup d'œil sur les étapes marquantes de l'histoire de ces conduites. A part la période de 1928-1934, pendant laquelle tantôt elles furent érigées en « régie autonome » — conservant la majeure partie des bénéfices, en les distribuant

sous forme de primes au personnel, — tantôt sous le contrôle et l'autorité du ministère de l'Industrie et du Commerce, à l'heure actuelle, elles relèvent d'une direction spéciale auprès de la Régie autonome des Chemins de fer.

Nous nous bornerons à dire un mot, dans un premier paragraphe, de la place que ces conduites tiennent dans l'administration des chemins de fer. Dans un second paragraphe, nous parlerons des conduites de pétrole, en tant qu'offrant la possibilité de réaliser le transport du pétrole et de ses dérivés, au-dessous du prix demandé par la Régie Autonome des Chemins de fer.

PARAGRAPHE 1. — LA PLACE DES CONDUITES DE PÉTROLE DANS LES TRANSPORTS PAR CHEMINS DE FER. Si jusqu'à la guerre, c'étaient les transports des céréales qui détenaient chez nous la première place, après la guerre, cette place fut prise par le pétrole.

Si, jusqu'à la guerre, les transports des céréales représentaient chez nous (nous nous référons au chiffre de 1913) :

30,88 p. 100

du trafic total des marchandises des chemins de fer, alors que le pétrole ne représentait que :

18,36 p. 100,

après la guerre (en nous référant au chiffre de l'année 1936), les transports des céréales ne représentent que :

9,12 p. 100

alors que les transports de pétrole passent à

31,35 p. 100.

C'est ce qui a fait réaliser aux chemins de fer les recettes suivantes :

*Recettes des chemins de fer du trafic de marchandises
en 1913 et 1936.*

NATURE DES PRODUITS	ANNÉES	
	1913 (lei or)	1936 (lei papier)
1. Produits pétrolifères. . . .	8.799.753	2.330.724.540
2. Céréales	17.752.061	653.294.129
3. Autres marchandises. . . .	37.636.815	3.917.389.900
	64.188.529	6.901.408.569

CONCLUSION. — Il résulte bien de là que, avant la guerre, le transport des céréales occupait la première place sur les transports par chemin de fer, soit 2.417.532 tonnes de céréales sur une production totale du pays de 7.021.316 tonnes ; après la guerre, sur une production totale de céréales de 14.926.991 tonnes, les chemins de fer n'en ont transporté que 2.633.000 tonnes, *le pétrole prend ainsi la première place.*

On peut même ajouter que pendant les années dures de la crise, *le trafic de marchandises de nos chemins de fer fut en incessante augmentation, due exclusivement au transport du pétrole.*

Mention spéciale, doit être faite de la progression rapide et continue de la production du pétrole et de ses dérivés, conservant ainsi à notre pays la quatrième place parmi les

pays producteurs, après les États-Unis, l'U. R. S. S. et le Venezuela, et avant la Perse, le Mexique et les Indes Néerlandaises.

Les chemins de fer ont transporté, d'après les dates de 1936, 6.667.494 tonnes de pétrole et dérivés, contre 1.638.287 tonnes en 1913.

PARAGRAPHE 2. — LES CONDUITES DE PÉTROLE, EN TANT QU'OFFRANT LA POSSIBILITÉ DE RÉALISER LE TRANSPORT DU PÉTROLE ET DE SES DÉRIVÉS AU-DESSOUS DU PRIX DEMANDÉ PAR LA RÉGIE AUTONOME DES CHEMINS DE FER.

A. *La position du problème* : le pétrole occupe à l'heure actuelle la première place dans le transport des chemins de fer. Il est donc la source la plus importante des revenus de la Régie Autonome, et aux dires de M. Miclesco, les conduites de pétrole *ont offert la possibilité de réaliser le transport du pétrole et de ses dérivés, au-dessous du prix demandé par la Régie Autonome des Chemins de fer.*

B. *La solution du problème.* Pour conserver ce facteur si important de revenus, et se débarrasser d'un concurrent redoutable (ces conduites venant d'être érigées comme nous l'avons vu, elles aussi en régie autonome), les chemins de fer ont purement et simplement, annexé les conduites de pétrole, d'où la création de la direction des conduites de pétrole, au sein de la Régie autonome des chemins de fer.

Ce n'était pas résoudre le problème de la coordination de ces deux moyens de transport. C'était escamoter le pro-

blème en résolvant seulement le problème de la concurrence.

SECTION III

Le congrès de Bucarest du 12 mai 1938.

Les mesures prises par différents pays afin d'empêcher l'émigration des voyageurs vers l'automobile.

Il nous reste à parler des travaux du Congrès international des chemins de fer, tenu à Bucarest, le 12 mai 1938. Pour résumer les rapports présentés au Congrès de Bucarest du 12 mai 1938, nous allons partager en quatre groupes les pays qui ont présenté les mesures prises, afin d'empêcher l'émigration des voyageurs vers l'automobile.

Dans un premier groupe nous placerons les pays qui ont préconisé *l'électrification des chemins de fer*. Parmi ces pays, nous rangeons la Grande-Bretagne et l'Italie.

Dans un deuxième groupe, nous placerons les pays qui ont préconisé *l'octroi des réductions tarifaires dans les trafics particulièrement menacés par la concurrence automobile*. Parmi ces pays, il faut citer : l'ancienne Autriche, la France, l'Allemagne, la Hollande et la Suisse.

Un troisième groupe comprend : l'Allemagne, le Danemark, la Lettonie et le Portugal. Ces pays ont préconisé :

- La modification des horaires ;
- La mise en circulation de nouveaux trains, et
- L'augmentation des vitesses commerciales.

La Grande-Bretagne, l'Italie, la Roumanie, la Tchéco-

slovaquie, le Danemark, constituent un quatrième groupe. Ces pays ont préconisé l'utilisation de voitures automobiles et de trains particulièrement rapides sur les lignes principales et secondaires — qui ont donné de très bons résultats.

GROUPE n° 1. — *La Grande-Bretagne.* Au cours de l'année 1937, les chemins de fer ont fait de nouveaux progrès dans le domaine de l'électrification de leurs lignes. La longueur des voies électrifiées au 31 décembre 1937, s'élevait à 1.894 miles (3.048 kilomètres). Ce chiffre ne comprend pas les lignes exploitées par le Comité des Transports Voyageurs de Londres (London Passenger Transport Board).

L'Italie. — L'électrification des principales lignes de chemins de fer a été poursuivie. Grâce à cette mesure, la vitesse des trains a été augmentée et le confort des voyageurs a été amélioré.

GROUPE n° 2. — *L'ancienne Autriche.* — Les billets aller et retour qui ont été créés le 20 mai 1937 qui, au début, n'avaient été délivrés que pour des distances de plus de 14 kilomètres, « existent maintenant pour toutes les distances », déclare le rapport du délégué autrichien au Congrès du 12 mai 1938. Des facilités ont été également accordées à des associations pour des voyages d'ordre touristique et pour les sports d'hiver ; ces réductions ne sont accordées qu'à la condition que ces associations s'engagent par écrit à faire effectuer par le chemin de fer tous les

voyages de sociétés, en groupe, sur des distances de plus de 50 kilomètres.

La France. — Les dispositions relatives aux conditions des arrêts en cours de route ont été modifiées. La taxe d'arrêt de 2 francs en toutes classes et par période de vingt-quatre heures, antérieurement perçue, a été remplacée par la délivrance gratuite d'un bulletin d'arrêt, sous condition d'un minimum de parcours de 50 kilomètres. La durée de validité des billets circulaires comportant un parcours total d'au moins 1.000 kilomètres a été étendue de sept à quarante jours. Une réduction uniforme de 50 p. 100 se substituant à la réduction antérieure est concédée aux porteurs de billets d'aller et retour de fin de semaine émis à destination des stations balnéaires, thermales, climatiques et de sports d'hiver. Par ailleurs, des billets d'aller et retour spéciaux, réduits de 40 p. 100 et valables les dimanches et jours fériés, sont créés à destination des gares desservant des localités présentant un intérêt touristique, ou des lieux de pêche fréquentés. Et le délégué français concluait son rapport, en disant qu'il n'était pas possible de fournir alors, des précisions sur les résultats obtenus grâce à ces diverses mesures.

L'Allemagne. — En ce qui concerne les réductions tarifaires accordées aux écoliers, à la jeunesse, aux associations sportives, aux voyages en groupe et aux trains spéciaux pour sociétés, le nombre des voyageurs transportés gratuitement a été augmenté si bien que maintenant un

voyageur par groupe de vingt adultes est transporté gratuitement.

La Hollande. — Les chemins de fer néerlandais ont créé, en décembre 1936, un tarif spécial pour le transport de groupes d'au moins dix personnes participant à des concours sportifs. Ce tarif est applicable aux unions sportives qui ont conclu un contrat avec les chemins de fer, par lequel elles s'engagent à effectuer leur voyage sportif par chemin de fer ¹. Cette mesure a donné des résultats favorables. En avril 1937, un tarif spécial a été créé, prévoyant l'émission de billets d'aller et retour spéciaux, valables à l'aller dans les trains partant après dix-huit heures, au retour, dans tous les trains du même jour.

Il a été conclu avec quelques entrepreneurs de services d'autobus des conventions, en vertu desquelles, il est délivré des billets en service mixte, ou des billets valables facultativement sur les chemins de fer ou les autobus.

La Suisse. — Depuis le 21 août 1937, on délivre à nouveau pour les fins de semaine des billets d'aller et retour de dimanche, au prix d'un billet simple. Ces billets sont valables à l'aller le samedi ou le dimanche, et au retour le dimanche ou le lundi. La concurrence des cars pour les sociétés étant particulièrement sensible, en matière de voyages d'excursions de courte durée, la réduction spéciale instituée en faveur des billets de sociétés aller et retour, ou

1. Nous voyons donc, le même système que celui préconisé par l'ancienne Autriche.

circulaires valables un jour, a été étendue à partir du 15 mai 1937, aux billets valables deux jours. Comme les années précédentes, les chemins de fer ont poursuivi l'organisation de voyages en groupes, afin de combattre la concurrence automobile.

Pour ramener dans une plus large mesure le trafic d'excursions à la voie ferrée, les entreprises de transports privés ont créé, le 1^{er} mai et le 1^{er} juin 1937, des abonnements de vacances régionaux, pour les centres touristiques les plus importants. Ces abonnements sont valables pendant sept jours et donnent droit, sur les lignes les plus importantes, à des voyages gratuits et sur les autres lignes, à la délivrance de cartes à demi-tarif.

GROUPE n° 3. — *Allemagne*. — Les chemins de fer allemands du Reich ont augmenté leur parcours des trains réguliers et spéciaux de voyageurs ; ils ont installé sur plusieurs lignes des appareils de répétition de signaux pour permettre d'augmenter les vitesses commerciales et ont amélioré les vitesses maxima sur les lignes secondaires.

Le Danemark. — La circulation des trains rapides inaugurés en 1937, a été doublée au cours de l'année 1938. Les lignes secondaires sur lesquelles ces trains ne circulent pas ont été mises en relation directe avec les gares de correspondance des trains rapides.

La Lettonie. — Sur quelques lignes secondaires, la vitesse des trains a été portée de 70 à 80 kilomètres et sur les lignes

principales, à 85-90 kilomètres. La concurrence de l'automobile se faisant sentir notamment sur les lignes à voie étroite, la vitesse des trains à vapeur sur ces lignes a été augmentée, dans ces temps derniers.

Le Portugal. — Les services spéciaux organisés à l'occasion des foires, fêtes religieuses, etc..., et des trains spéciaux d'excursions ont été intensifiés. En ce qui concerne les services d'excursions, on a maintenu les trains « express populaires » (troisième classe seulement). Le public leur a réservé un accueil favorable.

GROUPE n° 4. — *La Grande-Bretagne.* — Il y a deux ans, on a introduit entre Londres et les centres provinciaux des trains de voyageurs supplémentaires, circulant à des vitesses plus élevées que celle des rapides normaux. Cette initiative ayant reçu un bon accueil de la part du public, de nouveaux trains de ce genre ont été mis en marche pendant l'année 1937. Ces trains spéciaux sont peints en couleurs distinctives et les aménagements intérieurs sont spécialement étudiés. Dans certains cas, un supplément de prix, s'élevant jusqu'à 10 p. 100 du prix simple est perçu, mais ce supplément n'a influencé en rien la popularité de ces trains, dont l'utilisation donne toute satisfaction.

L'Italie. — Des autorails ont été mis en circulation, en grand nombre, afin de remplacer des trains omnibus ordinaires et d'accélérer le trafic. Grâce à cette mesure, la proportion des parcours journaliers des automotrices est

passée à 75.000 trains-kilomètres, sur un parcours total de 300.000 trains-kilomètres pour l'ensemble du réseau.

Le service d'automotrices qui comprend également des trains accélérés, comme par exemple les « *Rapidi* », s'est révélé comme un moyen suffisamment efficace pour éviter l'émigration des voyageurs vers l'automobile.

La Roumanie. — En ce qui concerne notre pays, le rapporteur expose la situation que nous avons décrite, dans les pages précédentes.

La Tchécoslovaquie. — En vue d'augmenter les possibilités de concurrence du chemin de fer, les services des trains automoteurs ont été développés. Entre Bratislava et Brno d'une part, et la capitale Prague d'autre part, un service rapide a été créé par le train dit « *Flèche slovaque* », qui réduit considérablement la durée du parcours. Les automotrices anciennes ont été remplacées par les automotrices modernes.

Toutefois, dans une lettre que nous venons de recevoir de Prague, du ministère des Chemins de Fer, il nous est dit :

« Dernièrement, les services automobiles routiers ont été libérés des restrictions qui avaient été édictées en vue de protéger le chemin de fer contre la concurrence de l'automobile. »

Le Danemark. — La correspondance des trains rapides, desquels nous avons parlé, en nous occupant du Danemark (groupe 3), s'effectue par des automotrices rapides dissel

électriques, de façon qu'il est maintenant possible de se rendre dans la même journée d'une ville à une autre et d'en revenir.

Le comité de gérance du Congrès du 12 mai 1938 de Bucarest, après avoir examiné les rapports que nous venons de résumer, sur ce que l'on avait fait, a décidé pour ce que l'on devrait faire :

Que les administrations de l'Union Internationale des chemins de fer envoient chaque année, aux chemins de fer allemands et fédéro-suisse, toutes informations utiles sur le développement de la situation de leur pays au sujet de l'admission des voyageurs porteurs des billets de chemins de fer, dans les services automobiles remplaçant les trains et sur les modifications importantes de la législation en matière de concurrence et coopération rail et route.

C'est, d'ailleurs, ce que la plupart des rapporteurs ont envisagé en conclusion de leurs rapports.

SECTION IV

Coup d'œil sur l'étranger.

La France. — Le décret-loi du 31 août 1937 sur la nationalisation des chemins de fer français ¹, a instauré en

1. A la tête de la S. N. C. F., se trouve placé le Conseil d'Administration qui comprend 33 membres, dont : A. 3 hauts fonctionnaires ; le vice-président du Conseil d'État, le Gouverneur de la Banque de France, le directeur de la Caisse des Dépôts et Consignations. B. 12 représentants de l'État, 12 représentants des compagnies. C. 2 personnes

France un nouveau régime des chemins de fer qui met fin à l'exploitation des voies ferrées françaises par les compagnies privées qui en ont eu la gestion pendant près d'un siècle. La réorganisation des chemins de fer faisait partie des mesures financières extraordinaires prises par le Gouvernement, dans le but de provoquer le rétablissement des finances publiques.

En signant la convention de 1937, les compagnies qui géraient le réseau, depuis près d'un siècle, nous dit M. Louis Marlio, dans son article sur le « nouveau régime des chemins de fer » — sont convaincues d'avoir accompli leur devoir vis-à-vis de tous ; État, clientèle et actionnaires, et ensuite « refusant de réformer une question d'intérêt général en une question contentieuse, craignant enfin qu'une attitude intransigeante n'amènât, au détriment de toute l'économie du pays, une nationalisation prématurée, elles se sont prêtées à la recherche d'une solution d'économie mixte qui durera quarante-cinq ans et qui leur paraît

ayant rendu des services éminents aux chemins de fer, à délégués du personnel.

Comme on le voit, sur les 33 voix, 15 sont *a priori* acquises à l'État. Quant à la nationalisation des chemins de fer en France, quelques-uns constatent à juste raison qu'elle a été décidée non pas l'an dernier, mais il y a un siècle, lorsque le nouveau transport a été érigé en service public.

La concession n'est qu'une forme de gestion, parmi d'autres services publics industriels, comportant une forte déconcentration intéressant pécuniairement les services gestionnaires à bien gérer (il y a lieu de distinguer la déconcentration de la décentralisation ; la décentralisation fait passer une partie de la souveraineté de l'État entre les mains de ses démembrements, communes, départements, etc... ; tandis que la « déconcentration » se borne à laisser un certain pouvoir d'initiative et de décision aux exécutants.

assurer, à la fois, le respect des droits de leurs actionnaires et la bonne exploitation du service public ».

Prenant en mains la direction des chemins de fer, l'État français a voulu réduire progressivement au néant le constant déficit ferroviaire qui lui occasionnait de très lourdes charges. Sur les 6 milliards de déficit annuel, il comptait résorber immédiatement 2 milliards par l'augmentation des tarifs et enfin 1 milliard qui serait retrouvé par la coordination du rail et de la route, coordination dont l'accomplissement serait assuré par le « Conseil Supérieur des Transports ».

En France, en ce qui concerne le problème de la coordination et de la réglementation des transports, le Parlement avait nettement manifesté son sentiment à cet égard, lors de la discussion des interpellations de MM. Marcel Regnault, Valadier et Mollard, au Sénat, et lors du vote de la loi sur les chemins de fer, en date du 8 juillet 1933 ¹.

La coordination en France. — La coordination rail-route depuis mars 1932. Le souhait avait été exprimé, que la coordination fût orientée vers un idéal de paix et d'équité. C'est, de cet idéal de principe posé par le Conseil National Économique que s'est inspiré un premier protocole d'accords, souhaité à titre d'expérience par le ministre des Travaux publics, et signé par 80 p. 100 des transporteurs routiers de Seine-Inférieure et du réseau d'État, au mois d'avril 1934, qui a servi de base au décret du 19 avril 1934, qui pose les principes généraux de la coordination rail-route, et crée

1. Peschaud, *Revue Politique et Parlementaire*, octobre 1934, p. 48.

notamment le *Comité Central de coordination*, chargé de susciter des ententes entre les chemins de fer et les transports routiers. Une fois conclues, les ententes sont sanctionnées par arrêté du ministre des Travaux publics. Nul autre transporteur ne peut s'établir sans y être autorisé.

Après quatre mois de travail, le Comité a remis au ministre des Travaux publics un projet qui est devenu le *règlement d'administration publique du 25 février 1935*, qui contient des dispositions spéciales au transport des voyageurs et applicables à l'ensemble du trafic. Ce règlement institue, dans chaque département, un Comité technique de transport chargé de procéder à un recensement minutieux des entreprises, à une répartition des transports entre le rail et la route, puis de susciter l'entente de tous les transporteurs sur le plan qui résulte de cette répartition.

Le décret du 31 août 1937 modifie profondément les bases de la coordination du rail et de la route, crée le *Conseil Supérieur des Transports* et fait du Comité Central de coordination (créé par le décret organique du 19 avril 1934) une section de ce Conseil, élargit la compétence des Conseils Généraux, en matière de coordination des voyageurs et soumet les transports publics de marchandises, au régime de l'autorisation.

De cette superposition de textes, résultaient nécessairement quelques obscurités. La codification qui fut opérée par le décret du 25 février 1938, a mis fin aux Comités techniques départementaux (créés le 25 février 1935). En foi de quoi, le décret du 25 février 1935 est abrogé.

La coordination des transports ferroviaires et routiers, dont le décret du 31 août 1937 a révisé le principe et les modalités d'application, passe progressivement dans le domaine des réalisations.

Sur la proposition de M. Queuille, l'organisation des transports de voyageurs doit être étudiée dans le cadre départemental ¹.

Jusqu'au mois de mars 1938, dix-sept plans départementaux ont été reçus au ministère des Travaux publics. Ils prévoient dans l'ensemble, la fermeture du service des voyageurs de 2.500 kilomètres de voies ferrées, et une économie annuelle correspondant à 75.000.000 de francs.

Parmi ces plans, quatre ont été approuvés par le ministre des Travaux publics, ce qui va rendre effective la fermeture de 992 kilomètres de voies ferrées ².

D'accord avec la S. N. C. F., le ministre des Travaux publics a fait établir un programme comportant la fermeture

1. C'est aux Conseils Généraux, puissances concédantes des services publics départementaux, de présenter des plans d'organisation rationnelle de transports de voyageurs.

2. *Revue Générale des Routes*, 1938, p. 67, même idée, conférence du 4 mai 1938, de M. Guinand, qui disait notamment : le problème qui se pose est la suppression du déficit sur les lignes. Or, ce déficit est trop important, soit parce qu'il n'y a pas de trafic à assurer, soit parce que le trafic est pris par la concurrence routière. Comme exemple du premier cas, M. Guinand cite quatre lignes choisies parmi beaucoup d'autres, où au cours de ces dernières années, les recettes ont été respectivement de :

6.000 francs pour	333.000 francs de dépenses.
605.000 francs pour	2.100.000 francs de dépenses.
196.000 francs pour	1.607.000 francs de dépenses.
505.000 francs pour	2.000.000 francs de dépenses.

au trafic des voyageurs, au cours de l'année 1938, d'un total de 6.000 kilomètres de lignes d'intérêt général, et une économie correspondante de 180.000.000 de francs. Il ne s'agit que du service voyageurs et dans la plupart des cas, un service marchandises subsistera.

C'est, à la suite de l'élaboration des plans de transport par les *comités techniques départementaux* approuvés par les Conseils généraux et par le ministre des Travaux publics que la suppression de ces 6.000 kilomètres de lignes fut autorisée.

Des primes étaient prévues pour les départements qui réalisaient leurs plans de transports dans certains délais, de façon à leur permettre de gager sur ces primes, qui étaient annuelles, des emprunts destinés à améliorer la vicinalité. Les départements devaient établir leur plan de transports avant le 1^{er} juillet de cette année, dernier délai.

Si les départements n'élaboraient pas lesdits plans, le ministre des Travaux publics devait les élaborer d'office.

Cette nouvelle organisation fait l'objet de nombreux décrets, pris en 1937 et 1938. A cet égard, nous joignons le rapport fait au Président de la République française qui comprend l'analyse des derniers décrets des 12, 13 et 14 octobre 1938.

*Rapport au Président de la République Française fait par
le ministre des T. P. et le ministre des Finances.*

La coordination des transports ferroviaires et routiers, fut en 1934 une idée neuve, du moins pour la France, elle se ratta-

chait à une certaine conception de l'activité corporative, que traduisaient, à cette idée, diverses manifestations du Gouvernement. Il s'agissait de mettre fin, dans l'intérêt des finances publiques, comme dans celui de l'économie nationale tout entière, à la situation actuelle de transports publics. Ainsi fut motivé le décret initial du 19 avril 1934 qui proposait de supprimer ou de réduire les méfaits d'une concurrence désordonnée par le simple et libre jeu des ententes qui se réaliseraient sur un plan régional ou général. »

« Ces tentatives se pouvaient recommander d'exemples étrangers, plus spécialement de l'expérience allemande en cours depuis 1924 et de l'effort britannique dont le Road and Rail Traffic Act de 1933, était l'aboutissement. Pour répondre à la nécessité d'une réorganisation des transports publics apparue en Allemagne et en Angleterre, avant d'être reconnue par l'opinion française, MM. P.-É. Flandin, ministre des Travaux publics, avait essayé d'obtenir par la négociation ou l'association, un résultat d'ailleurs imposé par voie d'autorité ».

« Sur ce décret du 19 avril 1934, s'est formée au cours des quatre années, une littérature réglementaire assez abondante et contradictoire. Après un premier échec des projets d'entente ébauchés entre les réseaux de chemins de fer et les entreprises routières, il parut qu'il y avait lieu de tenter un accord du rail et de la route dans un cadre plus précis et plus restreint que la région. Le décret du 25 février 1935 contresigné par M. H. Roy, créait un comité technique départemental en vue de concourir à l'élaboration des ententes et au contrôle de leur application (art. 7). Pour le surplus, le texte n'envisageait que la coordination des transports des voyageurs. La caractéristique du système, est sans doute, son défaut; c'était l'institution d'un délibéré technique d'où les usagers se trouvaient exclus.

Ce rapport s'occupe encore des autres décrets qui sont inter-

venus jusqu'au mois de septembre 1937. Après quoi, il dit : « Le *Journal Officiel* publiait la convention par laquelle était créée la S. N. C. F. et le décret-loi qui devait former la Charte nouvelle de la coordination. Aux termes de ce nouveau règlement, les départements participent désormais et de façon directe par l'organe des conseils généraux, à l'élaboration des plans de transport ; ils reçoivent des subventions représentant une manière de ristourne sur les économies, dont l'exploitation ferroviaire bénéficiera. »

L'historique sommaire de la coordination depuis tantôt cinq ans, démontre la permanence de quelques idées claires confusément appliquées, mais qui constituent à l'épreuve des consignes d'intérêt général :

— « Sauver le rail, malgré les menaces que représente de plus en plus, la souple concurrence des exploitants de la route.

— « Pour cela, lui réserver une priorité dans la clientèle de l'État, puisqu'aussi bien le chemin de fer — tout à la fois service public et entreprise industrielle — est affaire d'État. »

— « Pour cela, suivant l'heureuse formule de M. Bedouce, répartir, autant que faire se peut en régime de liberté, à la route le trafic sur petite distance, au rail, le trafic à grande distance. »

— « Rendre au camionnage rural son indépendance de mouvement dans une zone élargie. »

— « Détaxer le petit transport pour taxer les gros transports. »

— « Simplifier les formalités de surveillance et de contrôle. »

— « Réduire au minimum les dispositifs d'intervention administrative, prétextes à d'inévitables tracasseries dont s'irrite la fierté provinciale. »

— « Maintenir à la construction française d'automobiles, en même volume, sinon en volume accru, la demande des transporteurs routiers, garantis par l'égalité tarifaire contre les dangers de la concurrence à la baisse. »

Et, ensuite, le rapport sous la lettre « A » s'occupe de la
« *Coordination voyageurs. Mise au point du décret du
25 février 1938.* »

« Le décret du 25 février 1938, relatif à la coordination des transports voyageurs, précise, dans son article 19, les conditions dans lesquelles doivent être fixées les tarifs des services routiers, maintenus en parallèle avec le chemin de fer.

EN PRINCIPE, *les tarifs des services routiers doivent être au moins égaux aux tarifs ferroviaires, mais l'application de cette clause de parité est subordonnée à l'application des plans de transport.* »

Et ensuite le rapport mentionne les propositions de M. Queuille, après quoi, il s'occupe du décret du 25 février 1938.

A cet égard, nous avons donné notre avis plus haut en citant les justes observations de M. Guinand, quant à la parité des tarifs, afin d'éviter la guerre si dangereuse des tarifs. Le rapport continue :

« La mise en vigueur de la coordination ayant été retardée, il est urgent d'imposer partout cette parité tarifaire au service routier parallèle au chemin de fer. »

« *D'autre part, le décret du 25 février 1938 prévoit des possibilités de compensation, lorsque l'application de la parité entraîne une diminution du trafic des transporteurs routiers. Nous avons estimé qu'il convenait de supprimer ces dispositions, la parité des prix étant d'ordre public.* »

Et les rédacteurs du rapport du 12 octobre 1938 terminent ainsi la mise au point du décret du 25 février 1938.

« Nous avons estimé qu'il convenait de supprimer ces dispositions, la parité des prix étant d'ordre public. »

L'Allemagne. — Quoique le traité de Versailles lui imposât la commercialisation des chemins de fer ; à la suite d'une déclaration du Führer au Reichstag, le 30 janvier 1937, la Reichsbahn a été libérée de ses dernières attaches internationales et replacée formellement, sous l'autorité immédiate du Reich, représenté à sa tête, par le ministre des Transports.

Le gouvernement allemand a, pour ses chemins de fer, une sollicitude particulière. Aux dires du Führer, les chemins de fer allemands constituent la première grande entreprise socialiste d'Allemagne. Au sens de Hitler, c'est la plus grande entreprise de l'État. C'est, à ce titre que les chemins de fer méritent la protection vigilante de l'État.

Dans son discours du 8 décembre 1936, le Führer disait notamment ceci :

« L'automobile est un moyen de transport individuel, l'avion est le moyen de transport le plus rapide, mais le moyen sûr des transports en masse est, et restera, pour bien longtemps encore, le chemin de fer. » Chose curieuse... « Nous pouvons facilement nous représenter la vie actuelle sans avion, et même sans automobile, mais non pas sans chemins de fer. »

Coordination du rail et de la route. — Le Reich ne veut ni la ruine de l'automobile, ni celle du chemin de fer. Pour l'automobile, on connaît l'attention spéciale que le Führer

attache à l'automobile populaire et la campagne qu'il a entreprise pour la construction des autostrades.

Toutefois, pour défendre le chemin de fer, « sa première institution socialiste », Hitler a édicté, par voie d'autorité, une coordination favorable aux intérêts du chemin de fer, en lui donnant le contrôle des autostrades.

Le chemin de fer allemand a été autorisé à posséder des services routiers exploités ou contrôlés par lui. Une loi, du 27 juin 1933 l'autorise à créer une filiale à titre exclusif, chargée de la construction et de l'exploitation des autostrades, sous la surveillance du Gouvernement. De cette façon, le gouvernement allemand a entendu préserver le chemin de fer, de la concurrence des autres moyens de transport.

Le 23 septembre 1933, le Führer donna le premier coup de bêche de la construction de la première autoroute (l'autoroute Bonn-Cologne qui a constitué un essai préliminaire, a été livrée à la circulation dès 1932) faisant partie d'un programme d'environ 7.000 kilomètres de voies spécialisées comportant deux chaussées séparées de 7^m,50 de largeur, séparées par un terre-plein central de 3^m,50 de largeur.

L'état actuel. — La première section de Francfort-Mein, à Darmstadt (22 kilomètres) a été terminée en mai 1935 et dès septembre 1936 les 1.000 premiers kilomètres étaient

1. Les autoroutes allemandes, par Jacques Thomas. *Revue Générale des Routes*, mars 1938.

achevés. Fin 1936, 1.141 kilomètres d'autoroute étaient ouverts au public, 1.709 kilomètres en construction et des travaux préparatoires étaient commencés sur 1.710 kilomètres.

Au 1^{er} août 1937, il y avait 1.453 kilomètres d'autoroutes, et à la fin de la même année, environ 2.000 kilomètres.

D'après le rythme des travaux en cours, 1.000 kilomètres doivent venir s'ajouter tous les ans, au réseau en exploitation jusqu'à ce que soit réalisé l'ensemble du projet actuellement étudié, portant sur 7.000 kilomètres.

Les dépenses, depuis l'origine, se chiffrent fin 1936, à 1.414.000 de Reichsmarks, se décomposant comme suit :

a) Achat de terrain	70.000.000 Rm.
b) Frais d'Administration, transport et intérêts	210.000.000 Rm.
c) Travaux proprement dits	1.134.000.000 Rm.

Au 1^{er} août 1937, le total des dépenses se chiffrait à 1,7 milliards de Reichsmarks.

Le coût moyen, par kilomètre terminé, ressort à environ : 700.000 Reichsmarks, soit plus du double du kilomètre de voie ferrée.

SECTION V

Le problème des transports, problème d'État.

Nous disions, au début de ce chapitre, faire du problème des transports un problème d'état. Reproduisons un des

caractères généraux du décret français du 19 avril 1934 :

Le décret-loi, du 19 avril 1934 décide que les arrêtés ministériels devant intervenir en vue de la réglementation de la coordination rail-route, comporteront une série d'obligations pour les entrepreneurs, allant jusqu'à celle *d'assurer le service*. Qu'est-ce que cela veut dire ?

C'est que l'État doit intervenir, même si ce sont les particuliers qui prennent la charge du transport. L'État intervient pour leur imposer la *régularité* et la *continuité* du service, sans quoi nous aurions l'anarchie des transports.

Même remarque pour le décret du 31 août 1937 ; la coordination mettra fin à une concurrence désordonnée, à une lutte des tarifs sans merci ; tous les entrepreneurs ayant des obligations strictes, doivent garantir aux usagers des transports réguliers, confortables et sûrs ¹.

Ensuite, le décret du 25 février 1938, qui constitue la charte de la coordination rail-route, comme nous le disions plus haut, en matière de transport de voyageurs, a toujours en vue *l'intérêt général*.

Le cas d'interruption d'un service ou de contravention aux dispositions du décret du 25 février 1938. Les sanctions prévues dans ces cas allaient de l'avertissement simple (amende), saisie du cautionnement, jusqu'au retrait de l'autorisation d'exploiter un service public, pour le présent et l'avenir.

Dans ce système de sanction de ces décrets, nous voyons

1. *Revue Générale des Routes*, mars 1938, p. 67.

à quel point le législateur français, pousse son souci d'assurer la continuité et la régularité du service.

Toutefois, nous mentionnons que certaines modifications ont été apportées aux dites dispositions, par les derniers décrets du mois d'octobre 1938.

M. Raoul Dautry nous dit, dans l'*Encyclopédie Française*, tome X, notamment ceci :

« Quelle que soit la conception qu'on se fasse du rôle
« économique de l'État, on ne peut nier qu'il ne soit forcé
« d'intervenir dans le domaine des transports. »

Dans tout ce qui a précédé, nous avons vu les solutions qu'on avait données au problème de la coordination rail-route, les différentes formes de l'intervention de l'État, de la plus légère à la plus prononcée (Allemagne).

Entre ces deux types de coordination, la conception française apparaît, comme le remarquait M. Dautry, en quelque sorte, comme une moyenne.

« Logiciens, les Français s'orientent naturellement vers
« la solution qui s'exprime par le règlement ; mais épris de
« liberté et sensibles à la valeur humaine des initiatives, ils
« sentent la nécessité de laisser de la souplesse à ces solu-
« tions réglementaires, en faisant large place aux ententes
« spontanées. »

Nous voyons donc que, quelle que soit la place qu'au nom de la liberté, on accorde aux initiatives spontanées, l'État reste et doit rester, toujours, seul maître de la situation et sauvegarder *l'intérêt général*.

CHAPITRE II
QUELQUES AUTRES PROBLÈMES
L'EXTENSION DU RÉSEAU ET LA CONSTRUCTION
DES VOIES NOUVELLES

Nous nous occuperons dans ce chapitre :

- 1° Du rôle joué par les chemins de fer roumains dans les rapports de la Roumanie avec ses voisins ;
- 2° De la question des tarifs et de la question des voies nouvelles.

SECTION I

**Les chemins de fer roumains et les rapports
entre la Roumanie et ses voisins.**

Nous envisagerons le problème, en ce qui concerne nos rapports avec les états de la Petite-Entente¹. Nous nous occuperons ensuite de nos rapports avec nos autres voisins.

Une partie considérable de l'activité des trois pays de la Petite-Entente se déploie dans le domaine des voies de communication.

Les chemins de fer représentent en Roumanie, comme en

1. Notre étude a été faite avant l'accord « des Quatre » de Munich du 30 septembre 1938. Vraisemblablement, la situation ne devrait plus être la même.

Tchécoslovaquie et Yougoslavie, la plus vaste entreprise de l'État.

C'est donc la chose la plus naturelle au monde, que les rapports de ces trois réseaux ferrés aient des répercussions importantes sur le développement économique de ces trois pays.

Il suffit, à cet égard, de faire valoir les efforts, dont ces trois États font preuve, pour le développement des ports de la Mer Noire et de la Mer Adriatique, facilitant le transport entre ces ports et la Tchécoslovaquie.

§ 1. — LES LIAISONS AVEC LES PAYS VOISINS

En 1918, après la décomposition de la monarchie austro-hongroise, lorsqu'on est arrivé à l'union des pays tchèques avec la Slovaquie, et après l'annexion de la Russie-Sous-Karpathine, l'administration des chemins de fer tchécoslovaques a assumé la charge de renforcer l'unité de l'État par des liaisons parfaites. C'est ce qu'on ne peut réaliser que grâce aux chemins de fer.

Dans les endroits où la voie ferrée a eu le sens Est-Ouest, elle fut doublée et dans les endroits où cette direction de voies de communication faisait défaut, on en construisit de nouvelles, pour assurer la liaison rapide et ininterrompue entre Prague et Kosice par Bohumin. Toutes ces modifications qui ont eu comme but d'atteindre le rapprochement de l'Est et de l'Ouest, ont contribué à l'amélioration des voies de communication avec le voisin le plus proche

du système de la Petite-Entente, avec la Roumanie.

En dehors de la voie directe, Prague-Bucarest, il est possible d'effectuer des transports de Tchécoslovaquie en Yougoslavie, par la Roumanie. Les chemins de fer tchécoslovaques, organisaient des transports rapides et bon marché pour les marchandises exportées de Yougoslavie et de Roumanie, notamment pour les céréales, bétail et produits pétrolifères, soit par les voies ferrées, soit par le Danube, où on a construit des hangars spéciaux.

En ce qui concerne les marchandises, il a été mis en vigueur, le 1^{er} août 1935, un tarif spécial pour le transport des marchandises, entre la Tchécoslovaquie et le port de Constantza.

Une attention spéciale a été portée au transit des marchandises bulgares, vers la Tchécoslovaquie et l'Allemagne, qui est en forte augmentation, aussi bien qu'au transit entre la Bulgarie et la Pologne.

En ce qui concerne toujours le trafic des marchandises, on a mis en marche, depuis l'année 1934, des trains directs et destinés au transport de marchandises traversant la Roumanie. C'est ainsi que circule un train entre la frontière tchécoslovaque et Constantza et qu'un autre relie la frontière polonaise et cette même ville pour acheminer les marchandises échangées, entre la Pologne et l'Orient.

En outre, il existe un train direct destiné aux fruits roumains exportés des centres producteurs de Moldavie et de Bessarabie, par les points frontières polonais et tchécoslovaques.

Parmi les relations nouvelles, il convient de mentionner celle qu'a rendue possible le rétablissement, depuis le 19 octobre 1935, du trafic international direct avec les chemins de fer de l'U. R. S. S., via Tighine-Tiraspol, Bucarest et qui permet ainsi de réaliser, en vingt-trois heures, le trajet entre Bucarest et Odessa, et en soixante heures, entre Bucarest et Moscou. A la suite de cette reprise de relations diplomatiques entre nous et l'U. R. S. S., et du rétablissement des relations ferroviaires, il a été conclu à Odessa une convention et un tarif pour l'expédition directe des marchandises.

Aux termes d'une convention signée à Istanbul, en conformité des directives du pacte balkanique, on avait accordé aux marchandises turques, transitant par la Roumanie, via Constantza, un régime tarifaire favorable.

En ce qui concerne les tarifs directs internationaux, les chemins de fer roumains, ont contribué à en augmenter le nombre.

Toutefois, il faut mentionner les difficultés qu'on rencontre au point de vue échange. C'est ce qui nous a frappés, nous aussi, en payant le voyage à Paris — au début de nos études — 4.800 lei — 2^e classe — et, dès que nos chemins de fer n'ont plus eu la permission de délivrer des billets internationaux, à cause du change, nous payâmes le même billet 9.000 lei environ.

A l'heure actuelle, bien que l'on doive ajouter le 9 p. 100 perçu en plus, à chaque billet délivré dans le pays, au profit de la banque nationale, on est arrivé à des prix abordables.

§ 2. — LE PONT SUR LE DANUBE, DE TURNU-SEVERIN
A KLADOVA.

Le Pont sur le Danube, qui reliera la Yougoslavie à la Roumanie par Kladova-Turnu-Severin, serait au point de vue longueur le cinquième du monde.

Voici la place qu'il occupe par rapport aux autres ponts :

1^o Le Pont de San-Francisco, sur un golfe de l'Océan Pacifique, a une longueur de 12 kilomètres ;

2^o Le Pont de Fetesti-Cernavoda, en Roumanie, a 3.860 mètres ;

3^o Le pont sur le Mississipi à New-Orléans, a 3.350 mètres ;

4^o Le pont sur le lac de Zurich, 1.600 mètres ;

5^o *Le pont qui sera construit entre la Roumanie et la Yougoslavie*, 1.300 mètres ;

6^o Le pont sur le Nil a 1.005 mètres.

7^o Le pont sur le Danube, à Vienne, n'a enfin que 980 mètres.

En même temps, on fera construire la voie ferrée directe, entre les capitales des deux États, Belgrade et Bucarest.

Le nouveau Pont aura une importance capitale, en augmentant le trafic entre les pays baltiques et balkaniques, entre la Mer Noire et l'Adriatique.

Par sa position géographique, la Roumanie occupera une place, de plus en plus importante, dans le transit des marchandises — du Nord au Sud, et de l'Est à l'Ouest.

Cette construction raccourcira de quelques centaines

de kilomètres, la distance des voies ferrées existant entre les deux États.

SECTION II

Les réductions tariaires de 1934, la majoration des tarifs de 1937 et la construction des voies nouvelles.

A partir du 16 mai 1934, une réduction spéciale avait été accordée, sur toutes les lignes à faible trafic de la région Nord-Ouest du pays, et elle a eu un résultat très favorable, puisqu'elle a permis d'enregistrer, pour la période du 16 mai 1934 au 16 mai 1935, une augmentation de 43,4 p. 100 du nombre des voyageurs transportés, et de 22,3 p. 100 des recettes par rapport à la période correspondante des années précédentes.

Sur ces lignes, où circulaient les automotrices, on avait également consenti une réduction, mais de 25 p. 100, qui avait, également, donné de bons résultats.

Toutefois, en raison du développement pris par le trafic des automotrices, et malgré cette réduction, il n'en est pas moins résulté une diminution du nombre des voyageurs.

De nombreuses réductions sont accordées, à différentes époques de l'année, à l'occasion des différents Congrès, et surtout à l'occasion des fêtes de Noël, de la Pentecôte, de Pâques et à des périodes fixes.

Il paraît que ce régime de réduction, donne de bons résultats.

Si on préconise ce système de réduction, il n'en est pas moins vrai que devant les demandes de l'État-Major, en vue de la construction des voies de communication exigées par la défense nationale, on avait appliqué, à partir du 1^{er} avril 1937, une majoration générale des tarifs, de 10 p. 100 aux voyageurs et de 15 p. 100 aux marchandises.

Ces crédits spéciaux étaient prévus, afin d'achever, en effet, les constructions des lignes d'une grande importance, au point de vue national, dont l'une, celle de :

a) Ilva-Mica-Vatra-Dornei est, à l'heure actuelle, terminée. La longueur de cette voie est de 75 kilomètres. Elle établit à travers la chaîne des Karpathes, une liaison entre la Bukovine et la partie nord de la Transylvanie, d'une part, et entre la Moldavie et la Bessarabie, d'autre part. C'est pourquoi la nouvelle voie a une importance énorme, autant pour ces territoires, que pour le pays tout entier. Des relations peuvent s'établir entre les habitants pour l'échange de leurs produits, etc... C'est dans ce sens que M. Georges Panaitopol, sous-directeur général des chemins de fer, faisait valoir, à l'occasion de l'inauguration d'une première partie de cette ligne, en 1936, la contribution apportée par tous les organes de l'État, la régie autonome, le ministère des Finances, etc., à la construction de cette voie.

La nécessité de cette ligne se faisait déjà sentir, il y a une quarantaine d'années, lorsque sous la monarchie austro-hongroise, des études avaient été faites ; mais pour différentes raisons, elles ne furent pas achevées.

Tout de suite, après le rattachement à l'ancien royaume, des territoires roumains d'au delà des Karpathes, de même qu'après le rattachement de la Bukovine la ligne Ilva-Mica-Vatra-Dornei prend une importance capitale, et on la met au premier plan.

Cette voie fut terminée grâce aux conseils et à la suite de l'approbation de Sa Majesté le Roi Carol II.

b) La ligne Babadag-Tulcea, d'une longueur d'environ 40 kilomètres, en cours de construction, a pour objet de continuer la voie terminée, il y a longtemps, de Medgidia-Babadag, jusqu'à Tulcea (port du Danube) en raccourcissant sensiblement la distance de transport entre Tulcea et le reste du pays.

c) La ligne Resitza-Caransebea a une longueur de 40 kilomètres et a pour objet d'améliorer la liaison entre les fameuses usines de Resitza et la Valachie, en raccourcissant sensiblement la distance de transport entre ces usines et la plaine du Danube.

CONCLUSION

Dans cette étude, nous avons suivi le processus d'une évolution qui n'est pas encore — croyons-nous — arrivée à son terme.

Dans une première partie, nous avons retracé les étapes successives de l'autonomie de nos chemins de fer. Dans la seconde, nous nous sommes occupés des problèmes nouveaux.

1° L'équilibre budgétaire imposé par la loi de l'autonomie aux chemins de fer, ne doit pas courir le risque de compromettre les intérêts supérieurs de l'État. Nous avons montré dans notre étude, ce que nous entendons par « ces intérêts supérieurs de l'État », et comment ils peuvent se trouver aux prises avec les intérêts de l'administration.

Pour la solution du problème, nous sommes de ceux qui estiment que les transports doivent demeurer « un moyen » et pas le moins du monde « un but ».

Nous estimons que des prétendus sacrifices consentis par les chemins de fer représentent la majeure partie du temps, afflux de bénéfices pour l'économie générale du

pays et inversement que de prétendus gains pour les chemins de fer peuvent représenter pénurie de bénéfices pour l'économie nationale.

Surtout pour les petits pays, les transports en commun, par rail, y seront encore longtemps indispensables ; même en négligeant toute considération de dépenses.

Donc, pour ce qui tient à « l'administration » proprement dite, la plus large autonomie ; mais pour tout ce qui a trait aux « intérêts supérieurs de l'État », des limites doivent être apportées à ladite autonomie.

2° En ce qui concerne l'autre partie de notre étude, nous avons démontré, dans les deux chapitres que comporte cette partie, ce que nous entendions par « problèmes nouveaux ».

Notamment, nous avons attaché une importance particulière au problème de la coordination rail-route, propre à presque tous les autres États, en montrant comment les dirigeants de nos chemins de fer ont entendu résoudre le problème.

En outre, la tendance chez nous est que les chemins de fer prennent le monopole des transports intérieurs.

Nous avons eu recours dans notre étude, à l'exemple de l'étranger, toutes les fois que par ces exemples nous pouvions démontrer ou faire valoir, que c'est à l'*intérêt général* qu'il faut donner le *dernier mot*, en faisant du problème des moyens de transports un *problème d'Etat*.

Nous estimons que l'État doit intervenir, même si ce

sont les particuliers qui assument la charge des transports. L'État doit intervenir afin de leur imposer *la régularité et la continuité du service*.

Sans cela nous aurions l'anarchie.

VU ET PERMIS D'IMPRIMER :

Le Recteur de l'Académie de Paris,

A. ROUSSY.

Vu :

Le Doyen.

G. RIPERT.

Vu :

Le Président de la thèse,

LOUIS ROLLAND.

BIBLIOGRAPHIE

OUVRAGES GÉNÉRAUX

- COLSON (C.). — *Cours d'Economie Politique*, t. VI, Paris, 1924.
- CAMPREDON (E.). — *Voies de communication, rôle économique et social*, Paris, 1906.
- ROLLAND (L.). — *Les rapports entre les particuliers et les services publics*, Paris, 1935.

OUVRAGES SPÉCIAUX

- BECHYNE (R.). — *Pourquoi il nous faut la collaboration des chemins de fer dans le cadre de la Petite-Entente*, Bucarest, 1937.
- CASTIAU (M.). — *Rivalité du rail et de la route en Belgique* (*Revue Economique Internationale*, 1933).
- DIVISIA (F.). — *Les chemins de fer en 1937* (*Revue Politique et Parlementaire*, juin 1938).
- DEVELLE (P.) — *Le régime international des voies ferrées*, Paris, 1935.
- BUNGETEANU. — *Cours sur les Transports*, Bucarest, 1930.
- GAFENCO (G.). — *La Roumanie doit avoir des liens directs avec les mers libres*, Bucarest, 1938.
- MADGEARU (V.). — *Cours sur les transports*, Bucarest, 1933.

- MANOILESCO (M.). — *Le problème des transports*, Bucarest, 1925.
- MICHITCH (D.). — *Les communications ferroviaires roumano-yougoslaves*, Bucarest, 1937.
- MARLIO (L.). — *Le nouveau régime des chemins de fer* (*Revue des Deux Mondes*, 1938).
- MICLESKO (I.). — *Le problème des transports en Roumanie* (Extrait de la *Revue Libertatea*, 1938).
- *Les chemins de fer et l'industrie du pétrole* (*Moniteur du pétrole*), Bucarest, 1936.
- PETCULESCO. — *Le problème des chemins de fer roumains*, Bucarest, 1924.
- PESCHAUD (M.). — *La question du rail et de la route en France et dans les principaux pays étrangers* (*Revue générale des chemins de fer*, septembre, 1933).
- SAYOUS (A.). — *Les chemins de fer anglais et la concurrence de la route* (*Revue Economique internationale*, 1932).
- *La route contre le rail* (*Revue Economique Internationale*, 1930).
- TUDORAN. — *L'organisation des chemins de fer*, Bucarest, 1933.

REVUES ET PÉRIODIQUES

Le Bulletin de l'Union Internationale des Chemins de Fer.
La Revue des Deux Mondes.
Centre Polytechnicien d'Etudes Economiques.
Revue Economique Internationale.
Revue Politique et Parlementaire.
Revue Générale des Routes.
Les Journaux Officiels Roumains.

Les publications du Ministère de l'Industrie et du Commerce roumain.

Les Bulletins de la « Société Polytechnique » de Bucarest.

CONFÉRENCES

DAUTRY (R.). — *Le rail, la route et l'eau* (Conférence faite à la Sorbonne, le 25 février 1935).

GUINAND (P.). — *Le problème de la nationalisation des chemins de fer* (Centre Polytechnicien d'Études Économiques, 1938).

MICLESCO (I.). — *Nos chemins de fer*, Bucarest, 25 mars 1935.

TABACOVICI (N.). — *Les voies de communication dans les services publics*, Bucarest, 5 mars 1937.

THÈSES

MAS (G.). — *Transports ferroviaires et routiers*, Paris, 1938.

SALADIN (G.). — *Le rail, la route et l'eau. Répercussions économiques des mesures de coordination des transports*, Paris, 1937.

VOROBKIEVITCH. — *Les chemins de fer en Roumanie*, Paris, 1931.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION	1
--------------------	---

PREMIÈRE PARTIE

DÉBUT DE L'EXPLOITATION DES CHEMINS DE FER ET LEURS LOIS

CHAPITRE PREMIER. — Les débuts des chemins de fer roumains. De l'origine à 1929.....	6
--	---

<i>Section I.</i> — § 1. Première période (1869-1880). Le régime de concession. Période de tâtonnement.	6
---	---

§ 2. Deuxième période (1880-1916).....	7
--	---

§ 3. Troisième période (1916-1921).....	9
---	---

§ 4. Quatrième période (1921-1927)	15
--	----

§ 5. Cinquième période (1927-1929)	20
--	----

<i>Section II.</i> — La loi du 27 juin 1929	23
---	----

CHAPITRE II. — L'année 1929 et les effets de la crise sur les C. F. R.....	36
--	----

<i>Section I.</i> — L'influence de la crise de 1929 sur l'autonomie des C. F. R.....	36
--	----

<i>Section II.</i> — Les intérêts supérieurs de l'État et l'autonomie des chemins de fer. La solution du problème.....	40
--	----

<i>Section III. — Efforts en vue de la réduction des dépenses excessives</i>	42
CHAPITRE III. — La loi du 28 avril 1933 (sur les statuts du personnel).....	45
<i>Section I. — Le personnel et sa nomination.....</i>	45
<i>Section II. — L'avancement.....</i>	47
<i>Section III. — La mise à la retraite.</i>	48
<i>Section IV. — Droits et obligations des fonctionnaires des chemins de fer.....</i>	49

DEUXIÈME PARTIE

LES PROBLÈMES NOUVEAUX

CHAPITRE PREMIER. — Coordination des moyens de transport.....	56
<i>Section I. — Concurrence de l'automobile et du chemin de fer.....</i>	58
§ 1. Les automotrices.....	58
§ 2. Les autobus	60
§ 3. Ce qui reste à faire.....	64
A. Coordination du transport des marchandises	64
B. Rôle des automotrices	65
<i>Section II. — Les conduites de pétrole.....</i>	66
<i>Section III. — Le Congrès de Bucarest du 12 mai 1938.....</i>	70
<i>Section IV. — Coup d'œil sur l'étranger</i>	77

TABLE DES MATIÈRES	109
<i>Section V.</i> — Le problème des transports, problème d'État	88
CHAPITRE II. — Quelques autres problèmes. L'extension du réseau et la construction des voies nouvelles.	91
<i>Section I.</i> — Les chemins de fer roumains et les rapports entre la Roumanie et ses voisins.....	91
<i>Section II.</i> — Les réductions tarifaires de 1934 ; la majoration de 1937 et la construction des voies nouvelles	96
CONCLUSION	99
BIBLIOGRAPHIE.....	103
TABLE DES MATIÈRES.....	107

IMPRIMERIE
HÉRISSEY
: ÉVREUX :